BARACCA

MEMORIE DI GUERRA AEREA

TERZA EDIZIONE

dal 10° al 15° migliaio
16 tavole fuori testo

EDIZIONI ARDITA - ROMA
ANNO XII

VIVIDA di luce si staglia nel cielo della gloria la figura di Francesco Baracca, l'eroe leggendario della nostra aviazione di guerra, l'insuperato maestro di tutti gli ardimenti.

Baracca personifica la figura classica dell'eroe latino, anzi italiano. Romagnolo di Lugo, egli riassumeva in sè tutte le virtù indomite della sua gente che ha dato all'Italia figure gigantesche, che vanno da Giovanni delle Bande Nere a Mussolini.

Chi ha vissuto in guerra l'ansia e il tormento della trincea, ha amato intensamente l'ala guerriera di Francesco Baracca. Poichè, quando il « cavallo rampante » cavalcava le nubi, si poteva stare tranquilli dalle offese dal cielo.

— E' Baracca! — dicevano i fanti, non importa se l'apparecchio era indistinguibile. Essi lo « sentivano ».

E bello era vederlo combattere, impennarsi, volteggiare e puntare quindi dritto come un dardo sull'avversario fin quasi a investirlo. Poi un guizzo e l'aeroplano nemico veniva giù, tragica e spaventevole torcia.

Ma un giorno i fanti delle trincee non videro più il loro cavaliere alato. Lessero sul Bollettino del Comando Supremo che « non aveva fatto più ritorno da un eroico volo di guerra ».

Invitto in cielo, la pallottola di un oscuro nemico, da terra, lo aveva tolto all'Italia mentre a cinquanta metri sul Montello mitragliava le trincee avversarie. Era il 19 giugno del 1918.

In questo volume, che la Casa Editrice Ardita ha voluto fosse il Primo della « Collana di Diari e Memorie di Guerra e della Rivoluzione », è stato raccolto con profonda venerazione, quanto l'eroe ha scritto sulla sua vita di cacciatore aereo, in lettere alla mamma adorata, in brani di diario e in taluni rapporti di combattimenti aerei, superbi nella nuda, scheletrica quasi, narrazione di gesta che hanno del leggendario.

Il libro è dedicato agli italiani che non sanno o non ricordano ed ai giovani dell'Italia fascista, ai quali è affidata — monito ed esempio — la gelosa custodia e la continuità del ricordo del nostro patrimonio di gloria.

Questa terza edizione, sostanzialmente identica alle precedenti, è stata arricchita di alcune fotografie e di documenti assolutamente inediti, cortesemente concessi anche questi dalla Mamma dell'Eroe, Contessa Paola Baracca Biàncoli.

Roma, gennaio XII.

PIETRO CAPORILLI

L'AUTUNNO è già inoltrato e piove a dirotto sulla fertile terra sabina. Da più giorni l'acqua scroscia senza tregua, a vento, contro le case e gli alberi, i vetri, i tetti, i comignoli con l'elmo di latta, gli ombrelli dei borghesi frettolosi, le campane che dondolano stancamente l'*Angelus* serale. E' il tempo che il Velino signoreggia tutta la valle, placando l'impeto della rapida corrente in un immenso pantano. Qui, nel limo squallido dormono le sementi. Sale di continuo dal fiume una nebbia greve, adesiva come ovatta inzuppata. Notte.

Sul quadrante degli scambi, nella stazione ferroviaria di Rieti, rosseggia il segnale d'un treno che s'avvicina. E' un treno d'eccezione, una tradotta che porta nei carri bestiame duecento fanti. Rumor di ferraglie, roco e profondo ansimare della locomotiva, stridìo di freni. Il capostazione impartisce ordini secchi. Con fare burbero i sottufficiali regolano la circolazione degli assetati, dinanzi alla porta del buffet. I deviatori sonnacchiosi e i manovali

brontoloni vanno a stringer la mano ai soldati, con tanti auguri. Guizzano motteggi in molti dialetti e si ride d'un riso largo, uguale, corale. Trilla un fischietto. I carri che odorano di paglia calda si stipano di nuovo. Gli stantuffi della macchina si sgranghiscono con cautela, accelerando via via con sbuffi irosi di calore. Già parte. S'allunga nella nebbia una scia di canzoni: « Tripoli bel suol d'amore ».

A questo punto un giovane ufficiale dei rossi dragoni di Piemonte Reale, assolutamente dimentico dello spirito di corpo, esclama, rivolto a due colleghi: ah, se fossi anch'io un fantaccino!

Infatti i fantaccini vanno su quel treno asmatico a Napoli, d'onde s'imbarcheranno per l'Africa.

In Libia ci si batte per acquistare alla Patria la quarta sponda. A Rieti si fa guarnigione. Ce n'è abbastanza perchè il tenente Francesco Baracca, di sangue romagnolo, rientri scontento al suo alloggio. Alla Madre che sta a Lugo scrive:

4 ottobre 1911.

Speravo che il nostro reggimento fosse chiamato a Tripoli, ma la speranza è svanita perchè proprio oggi abbiamo saputo che partiranno i « Lancieri di Firenze », che sono a Roma: noi purtoppo resteremo qui e non potremo far parte della bella spedizione.

Ti dispiacerà forse che io desideri di andare in Africa, ma capirai che niente di più degno vi può essere per

noi che prender parte a questo avvenimento che resterà nella Storia.

La predestinazione è infallibile, per gli eroi come per gli asceti. Baracca muove con appassionata naturalezza verso la sua strada. E' tutto sicuro: in sè e di sè, senza scatti, un po' chiuso nella sua stessa sicurezza. Le vicende della sua vita di combattimento, sino all'epilogo d'altissima gloria, ce lo mostreranno così sereno e tenace negli entusiasmi, antirettorico schietto.

5 novembre 1911.

Avrai letto dei due ufficiali di cavalleria caduti a Tripoli: onore per la nostra Arma. Abbiamo avuto notizie precise sulla loro morte eroica.

Quando una colonna di parecchie centinaia di arabi aveva sorpreso i nostri sulle trincee ed irrompeva oltre la linea di queste, dalla vicina caserma di cavalleria i soldati dei due squadroni si gettarono a piedi all'arma bianca contro gli arabi e per qualche tempo combatterono da soli. Così morirono i due ufficiali e molti cavalleggeri. Solaroli, che io conoscevo, bravo ufficiale, che montava assai bene a cavallo e che spesso montava anche nelle corse con ostacoli, pare abbia combattuto lontano dagli altri, e sia rimasto solo perchè fu trovato a terra crivellato da venti ferite di pugnalate.

Per ora pare che non vogliano mandare a Tripoli altra cavalleria, perchè l'acqua è scarsa, mancano i foraggi

e i nostri cavalli non sono adatti a quei terreni sabbiosi: questo a noi dispiace perchè vorremmo concorrere alla guerra come le altre Armi.

Questo a lui « dispiace ». Niente di più: la parola è misurata. Smisurata è la febbre d'azione.

Volo di crociera del 20 Maggio 1917

Pilota: Capitano Baracca
Apparecchio: Spad.
Mitragliatrice: Vickers – Colpi sparati circa 50.

Partito in crociera alle ore 9 giungevo sulle nostre linee di Vodice sui 2400 m. di quota ~~e subito vedevo due nostri apparecchi d~~ incrociavo fra Gorizia ed il Sabotino a tale quota non potendo salire oltre per le nubi. Circa alle 9.30 mentre percorrevo le linee da M. Santo verso Plava vedevo due nostri Spad inseguire due Albatros scesi sui 1500 m. circa, vidi pure un altro nemico da caccia ed altri apparecchi che bene non distinsi in direzione dell'altipiano di Bainsizza. Uno degli Albatros attaccato da presso da uno Spad lo vidi precipitare, ma non lo seguii nella caduta poichè davanti a me un altro nemico a distanza si dirigeva ~~su M.te Cucco~~ dal Jelenik su M.te Corada. Lo attaccai circa su Globna a 2200 m. di quota ~~colpi~~ gli scaricai la mitragliatrice [illegible] ~~sul~~ fianco destro e continuando a far fuoco gli giunsi dietro a 30 metri quando vidi le fiamme levarsi a bordo in due punti dietro le spalle del pilota e di fianco all'osservatore che ancora faceva fuoco e in istante dopo l'Albatros precipitava in fiamme lasciandosi dietro una colonna di fumo. Caduto a terra ~~su~~ al sommo della Q. 363 ad est di Plava ~~continuai a vedere il~~ vidi una gran fiamma levarsi ed una colonna di fumo nero che continuò per circa 1/4 d'ora. Alle 10.15 due altri velivoli nemici si dirigevano su M.te Corada, ma subito si allontanarono al mio arrivo scomparendo fra le nubi verso Est.

Il Capitano Pilota

Un giorno l'uomo incontra il suo destino. E si domineranno a vicenda.

L'avvenimento ha per annunciatore il postino reggimentale. La rivelazione sta entro una busta gialla del Ministero della Guerra. E' concessa al tenente Francesco Baracca facoltà di partecipare al corso di pilotaggio aereo. Aprile 1912.

A Reims c'è una scuola per aviatori. Un fitto stormo d'aquilotti irrobustisce qui le ali e gli artigli. Il primo volo di Francesco Baracca si svolge a 30-40 metri d'altezza. Ma al pilota egli grida: « più alto, più alto »! Con questo incitamento parla al suo proprio cuore.

Reims, 5 maggio 1912.

Da quando partii da Torino non ho avuto un momento di tregua: ora ritorno dall'aver fatto coi miei amici una gita in automobile ad Epernay, il centro dello *champagne* e vi torneremo presto a visitare le cantine che si estendono per 20 chilometri di lunghezza. Il viaggio fino a Reims è stato meraviglioso: partimmo la sera da Milano per Chiasso ed arrivammo al mattino a Ba-

silea e ci fermammo a visitare la città: non mi dilungo a descriverti le cose che mi hanno fatto più impressione perchè mi manca il tempo: lo farò al mio ritorno a Lugo. Uno de' miei colleghi fa ogni giorno belle fotografie che conserverò tutte: così riguardandole mi ricorderò dei luoghi che ho veduto e te ne parlerò a Lugo.

Ci fermammo poi a Chaumont, una graziosa cittadina francese non molto lontana dalla frontiera prussiana. Ora ci troviamo a Reims dove certo resteremo diverse settimane. Reims è una bella città, assai grande, con molto movimento; abbiamo avuto dal console un'accoglienza simpaticissima e lo stesso da quegli ufficiali francesi ai quali siamo stati presentati e coi quali ci troviamo la sera al Kursaal. Reims è un centro militare importantissimo perchè non molto lontano dalla frontiera. Vi sono due reggimenti di cavalleria: dragoni e ussari. Mi trovo benissimo qua, e m'auguro d'andarmene il più tardi possibile. Alloggio al Grande Hôtel: la mia camera è in faccia all'antica cattedrale, del 1200, un gioiello d'architettura e di scultura.

Non cesso di compiacermi con me stesso di essere riuscito a togliermi, almeno per qualche tempo, dalla vita monotona del reggimento per darmi ad una vita più sportiva e più varia. Sono arrivato all'aviazione per modo di dire, senza nemmeno saperlo e senza neppure farmi molto raccomandare, ed ora m'accorgo d'aver avuto un'idea meravigliosa perchè l'aviazione ha progredito immensamente ed avrà un avvenire strepitoso. In Italia siamo an-

cora indietro dalla Francia di molto, ma presto ci porteremo avanti perchè si stanno già formando a Milano e a Genova e in molte altre città società fortissime per costruzioni di aeroplani e per trovare il tipo di apparecchio costruito in Italia che risponda ai requisiti richiesti dal Ministero della Guerra.

La Francia ha già più di 400 ufficiali piloti aviatori; noi ne abbiamo appena 40, ma in compenso molti si preparano nelle scuole d'Italia a prendere il brevetto e molti altri in Inghilterra, in Francia e in Germania. Reims è un centro sportivo dei primi della Francia: continuamente vedi passare motociclette e automobili per terra, velivoli per aria: è uno dei primi centri di aviazione. Vi è un campo bellissimo a 6 chilometri dalla città e due scuole: una militare e una borghese. Alla scuola militare vi sono più di 50 ufficiali francesi, e molti anche a quella borghese. Nel campo immenso vi sono più di 60 hangars con apparecchi di tipi diversi. A Mourmelon, a pochi chilometri da Reims, v'è un altro campo di aviazione: a Châlons un altro ancora. Si vola al mattino e alla sera quando non c'è vento: questo naturalmente per gli allievi perchè i piloti volano con qualunque vento e con qualunque tempo. E' una cosa sorprendente volare e veder volare; ogni sera non vi sono mai per aria meno di dieci o dodici apparecchi che fanno ogni sorta di movimenti e rapide evoluzioni. Qui a Reims volare è la cosa più naturale del mondo ed ho avuto per questo un senso di sollievo perchè in Italia si considerano gli aviatori an-

cora come dei pazzi o almeno dei temerari. Certo però non bisogna arrischiare e fare cose troppo difficili, o volare quando vi è burrasca, perchè allora si vanno a cercare le disgrazie, come un cavaliere che avendo un cavallo giovane che non sa saltare lo butta contro un muro d'un metro. E le disgrazie che si leggono sui giornali francesi non devono affatto impressionare perchè costà vi è un numero stragrande di aviatori militari e borghesi che volano tutto il giorno, con qualunque tempo: si vedono dei piloti che montano su apparecchi di 70 cavalli, dalle ali cortissime, partono, dopo dieci minuti sono già a 1000 metri, poi discendono e quando sono a 500 metri fanno il volo *plané* a motore spento, dopo aver chiusa l'entrata della benzina: è sorprendente. Partono aviatori, vanno a fare una passeggiata a Mourmelon e ritornano; altri vanno a Châlons, atterrano, salutano gli amici e ritornano; ieri è arrivato Frey da Parigi: 150 km. in 1 ora e 12 minuti!...

Noi quattro siamo stati mandati dal Governo a pilotare l'« Hanriot », uno degli ultimi apparecchi costruiti che ha delle bellissime qualità: ha già dato buone prove e forse se non gli mancherà la fortuna avrà un grande avvenire. E' sul tipo del « Nieuport », modificato in meglio: l'ingegnere della casa « Nieuport » è passato alla « Hanriot »; è un apparecchio più semplice e più facile degli altri. In Italia non è ancora conosciuto: noi siamo destinati a farlo conoscere e se tutto andrà bene, se l'apparecchio sarà di nostra soddisfazione, il Governo

ce ne ordinerà uno ciascuno di 70 cavalli — forse a due posti. Non ti parlo delle gentilezze ricevute da Hanriot padre e figlio: questi è simpaticissimo; ha 19 anni ed ha già preso in questi giorni il brevetto di 2° grado che consiste nel fare tre volte in campagna un percorso di 150 km. Sarà il nostro istruttore e anche la nostra guida a Reims. Abbiamo avuto dagli ufficiali francesi un'accoglienza cordialissima e già dappertutto siamo additati:
— *Voilà les officiers italiens aviateurs.*

Dimenticavo di dirti che siamo stati accompagnati a Reims, e si sono fermati con noi a Basilea ed a Chaumont, due ingegneri, uno di Torino ed uno di Milano, rappresentanti di Hanriot in Italia che ora preparano le officine in Italia per costruire gli apparecchi che verranno presentati al concorso del 1913 indetto dal Ministero.

Ti dicevo più avanti che è una cosa sorprendente volare, perchè ieri ho fatto il mio primo volo come passeggero. Montai su un « Hanriot » a due posti, io avanti, il pilota dietro. Appena il motore si mosse l'apparecchio partì per l'aria come una freccia: nel lasciare la terra non ho provato alcuna impressione tanto l'apparecchio dava segno di stabilità. Eravamo a 30-40 metri e si andava a 70-80 chilometri all'ora e mi pareva quasi che l'apparecchio fosse fermo: e questa infatti è l'impressione che si prova alle grandi altezze ed anche quando si marcia a più di 100 all'ora — dicono i piloti. Era un magnifico sogno ad occhi aperti vedermi scorrere di sotto gli alberi, le strade, la campagna; è una cosa piacevolissima

guardar giù e mi sono assicurato di non soffrire affatto di capogiri. Il pilota mi aveva raccomandato di non muovermi molto ed io guardando avanti gli gridavo: — *Plus haut! Plus haut!* e infatti andammo presto a 100 metri e quando di nuovo fummo ritornati sull'aerodromo, con un bellissimo volo *plané* l'apparecchio ci posò dolcemente a terra.

A Reims siamo giunti venerdì mattina; subito dopo mezzogiorno incominciammo a rullare, cioè a girare per terra con un apparecchio pesante che non si alza. Ieri però, la seconda volta che montavo sopra, tirava un po' di vento e mi sollevò di due o tre metri, ma manovrai subito il timone di profondità e le ruote toccarono di nuovo terra. Ti scriverò poi dei miei primi voli da solo. Di apparecchi « Hanriot » ve ne sono ora di due tipi; uno con le ali più lunghe, a 50 cavalli che fa i 120 all'ora ed uno con ali più corte a 70 HP che fa i 135, è in costruzione un terzo tipo a due posti. Ho già visitato le officine nelle quali studierò attentamente. Altra curiosità che forse non leggerai sui giornali italiani; ieri vicino a Parigi due piloti in aeroplano hanno comunicato con apparecchio Marconi con una stazione radiotelegrafica a 35 chilometri di distanza e da 500 metri d'altezza.

Reims, 22 giugno 1912.

Sarai un poco preoccupata dei miei voli. Ma sta tranquilla che fra poco mi vedrai a Lugo non solo cavaliere ma anche aviatore. Abbiamo avuto giorni di bel tempo finalmente e si è fatto molto, tanto che sono già vicino al brevetto e nella settimana entrante se il tempo sarà buono passerò senza dubbio le tre prove.

Ho già fatto dei piccoli voli in campagna di 10-15 minuti a 40 o 50 metri d'altezza e mi sono sentito l'apparecchio molto sicuro ed alla mano: ho planato da 50 metri senza motore, alla perfezione, provando una soddisfazione grandissima. Il capitano Moizo che è rimasto qualche giorno con noi per darci consigli ed insegnamenti aveva proposto di farci ritornare in Italia per prendere il brevetto sul « Blériot », ma il colonnello Montezemolo ha risposto negativamente; così resteremo qua e dopo il brevetto proveremo l' « Hanriot » 35 HP e quindi il 50 HP; se il tempo sarà favorevole contiamo rimanere a Reims ancora venti o più giorni; se avremo tempo contrario tutto luglio.

Il governo non ha ancora ordinato gli apparecchi

per noi e torneremo in Italia senza di essi, nè so dove poi andremo. Si aspettava dall' « Hanriot » una bella prova al Circuito dell'Anjou, ma non ha avuto « *chance* » perchè un pilota non s'è sentito di partire ed un altro ha dovuto atterrare dopo 130 km. per una « *panne* » di motore ed ha planato su un isolotto della Loire rompendo le ali dell'apparecchio. Avrai ricevuto da Angers le mie cartoline: vi ho passato due bellissime giornate, assai interessanti per l'aviazione. L'aerodromo era a pochi chilometri dalla città, vi erano bellissime tribune preparate sontuosamente, una fila interminabile di hangars per gli apparecchi; una folla immensa arrivata da ovunque. Mi trovai col capitano Moizo e con altri italiani. La prima giornata fu emozionante: un tempo orribile e un vento da inferno che arrivava a raffiche da tutte le direzioni: partire in aeroplano sembrava davvero andare alla morte e con tutto ciò sei piloti presero la via dell'aria coi loro leggeri ed agili apparecchi fra la meraviglia e l'ammirazione del pubblico, e nessun incidente avvenne. Si sono vedute cose meravigliose ed inaspettate; mentre gli uccelli cercavano un rifugio per la tempesta, gli aeroplani l'affrontavano. Due riuscirono a compiere i tre giri interi; l'ultimo giro fu fatto da Garros, il vincitore, con vento e pioggia incessanti.

Ricevo continuamente due o tre volte la settimana notizie dei miei cavalli dall'attendente. Anche qua non ho dimenticato i cavalli perchè spesso monto con gli ufficiali dei dragoni e li seguo quando i reggimenti fanno

qualche manovra attorno a Reims. Pochi sono i giorni in cui possiamo volare mattina e sera perchè qua c'è sempre vento. Quando il tempo è buono conduciamo una vita curiosissima: alle 4,30 s'incomincia a volare e si continua sino alle 6,30, cioè fino a quando il sole comincia a produrre calore provocando correnti d'aria ascendenti e discendenti; allora si ritorna subito all'albergo e si dorme fino a mezzogiorno. Ci ritroviamo poi a colazione, al caffè, ed alle 6 del pomeriggio si ritorna all'aviazione e si vola fino alle 7,30: dico si vola, ma effettivamente non si monta sull'apparecchio che una volta o due per dieci minuti nei quali però si percorrono per aria 15 o 20 chilometri perchè in aeroplano non si può moderare la velocità e si va sempre al massimo. Passiamo poi la sera al Kursaal in allegra compagnia perchè gli aviatori devono essere sempre allegri e la vita per loro deve essere facile e senza nessuna preoccupazione e piena di tutte le comodità come dicono i francesi. Avrai letto sui giornali dello scontro di due aeroplani: eppure in aria ce n'è dello spazio, ma siamo in tanti che voliamo!

Invio a te e papà un bacio affettuoso; non preoccuparti pei miei voli perchè volo sempre con grande prudenza e con buoni apparecchi e quando non c'è vento.

Reims, 29 giugno 1912.

Aspettiamo in questi giorni ordini da Torino perchè in seguito all'ultima relazione fatta dal capitano Moi-

zo da Angers abbiamo di nuovo il dubbio se resteremo o no a Reims a pilotare l'« Hanriot »; può darsi che dopo il brevetto ci mandino a provare un altro apparecchio come il « Morane » o il « Duperdussin ». Ho letto ieri sui giornali che l'« Hanriot » pilotato da Frey a Vienna ha vinto il premio di velocità.

Abbiamo avuto una settimana di tempo ottimo per l'aviazione ed ho fatto più progressi in questa settimana che in tutti gli altri 50 giorni che abbiamo trascorsi qui. Non solo ho volato a 50 metri, ma ho fatto dei voli prolungati di circa 300 metri senza allontanarmi molto dall'aerodromo, in ore in cui non vi era vento, ed avendo sempre sotto di me campi adatti per atterrare in caso di *panne* di motore: ho già provato a scendere da tale altezza arrestando il motore e senza servirmene affatto riuscendovi con grandissima facilità. Queste sono già prove superiori al brevetto e non necessarie pel brevetto che avrei già potuto passare da diversi giorni; ma tanto io come i miei due colleghi tenente Oddo Fileti e Buzzi, entrambi di cavalleria che volano già bene, ci siamo impegnati di aspettare il ritorno da Parigi dell'altro nostro collega il quale è in viaggio per ordine del Comando dell'aviazione. Egli ha diritto di prendere il brevetto prima di noi avendo già fatto tre mesi di aviazione a Pordenone. Ho dimenticato finora di mandarvi i giornali francesi di sport che parlano sempre dei nostri voli: se me ne ricorderò ve li invierò.

Con queste notizie, non credere che io voli senza la

dovuta prudenza; al contrario, prima di montare sull'apparecchio io, i miei amici e i piloti ci assicuriamo sempre di tutto, filo per filo e se non mi sento l'apparecchio sicuro, bene equilibrato e col motore funzionante perfettamente discendo subito. Lunedì, se il tempo sarà buono passerò le prove del brevetto, quindi me n'andrò a Parigi per tre o quattro giorni. Non so se ritornando in Italia potrò avere licenze; sai che questo per la guerra è un momento critico e per noi aviatori specialmente pei quali il Governo sostiene spese non indifferenti e che dobbiamo progredire nel volo con la maggiore sollecitudine possibile.

Non ti scrivo ora le mie impressioni dei voli perchè non ho tempo, ma sono deliziose. Le prime volte quando salivo ero un po' preoccupato, ora non più; si arriva a due o trecento metri con facilità straordinaria e quando si è a tale altezza non si ha più l'impressione della velocità, ma sembra che l'apparecchio sia fermo e si vede la terra passare lentamente sotto e si distinguono tutti i particolari del terreno con una nettezza straordinaria. Da lontano vedo sempre Reims con la sua cattedrale che domina la città e tutti i villaggi e le colline che sono nei dintorni: l'orecchio continuamente attento al motore in modo da essere pronti ad inclinare l'apparecchio, qualunque guasto succeda. Quando il motore marcia bene, quando non c'è vento si sta tranquilli a qualunque altezza godendosi i bei panorami, mantenendo l'aeroplano in equilibrio con una mano sola e guidando coi piedi per la direzione.

Reims, 10 luglio 1912.

Ieri dopo mezzogiorno ritornato da Parigi mi sono recato subito all'aerodromo dove ho potuto felicemente passare, avanti sera, le tre prove di brevetto. Tutto è andato bene e così ora sono anche brevettato « pilota aviatore ». I miei compagni hanno anch'essi terminato questa sera. Ora aspettiamo ordini da Torino non sapendo se continueremo a far pratica sull'« Hanriot » o se andremo a pilotare qualche altro apparecchio o se torneremo in Italia. Ma si vede che a Torino hanno altro da pensare perchè nessuno si fa vivo e nessuno ci scrive: per fortuna che si ricordano di mandarci ogni tanto mille lire a ciascuno.

Cominciamo a fare una vita da « Padri Eterni »: mai niente da fare; ora non andiamo più al mattino all'aerodromo ma soltanto la sera e là restiamo due o tre ore e vediamo volare e provare sempre nuovi apparecchi e ce la passiamo in compagnia di amici, di signore e di signorine che ogni sera vengono all'aerodromo. Il giorno che lascerò Reims piangerò amare lagrime, perchè non torneranno per me mai più giorni belli come questi:

solo conforto sarà la gioia di rivederti. Ho passato a Parigi quattro giorni magnifici, indimenticabili. Te ne parlerò poi a Lugo. E dirai a papà che ho visitato i caffè ed i restaurants di Montmartre, un po' diversi dalle chiese di S. Francesco e di S. Maria di Lugo. Dimenticavo di dirti che da ieri, giorno del mio brevetto, mi spetterà sempre un'indennità di sette lire al giorno oltre lo stipendio.

I giornali francesi scrivono di noi.

Nel luglio 1912 Baracca fa ritorno in Patria. Ha superato gli esami, ha conquistato il brevetto e questa specializzazione lo porta lontano — ormai — dal suo bel reggimento. Destinato alle dipendenze del Battaglione Aviatori, egli raggiunge il campo della Malpensa, dove prende dimestichezza con un nuovo apparecchio — il « Nieuport » — cui resterà fedele, nel collaudo di imprese eroiche, fino alla primavera del '17.

Grande sogno per un virtuoso di equitazione diventar pilota d'aeroplani! Non più le briglie, ma le leve; non più la sella ma il seggiolino nella carlinga. Non più la disordinata armonia di celeri ritmi a scandire il galoppo del cavallo indocile, ma il contenuto ruggito del motore e l'indistinto fremito delle ali. Due velocità, due ardimenti; una simbologia nuovissima che supera l'altra ed entrambi s'attagliano all'Eroe. Il quale trova ormai che a galoppare i cieli gareggiando col vento, c'è più gusto.

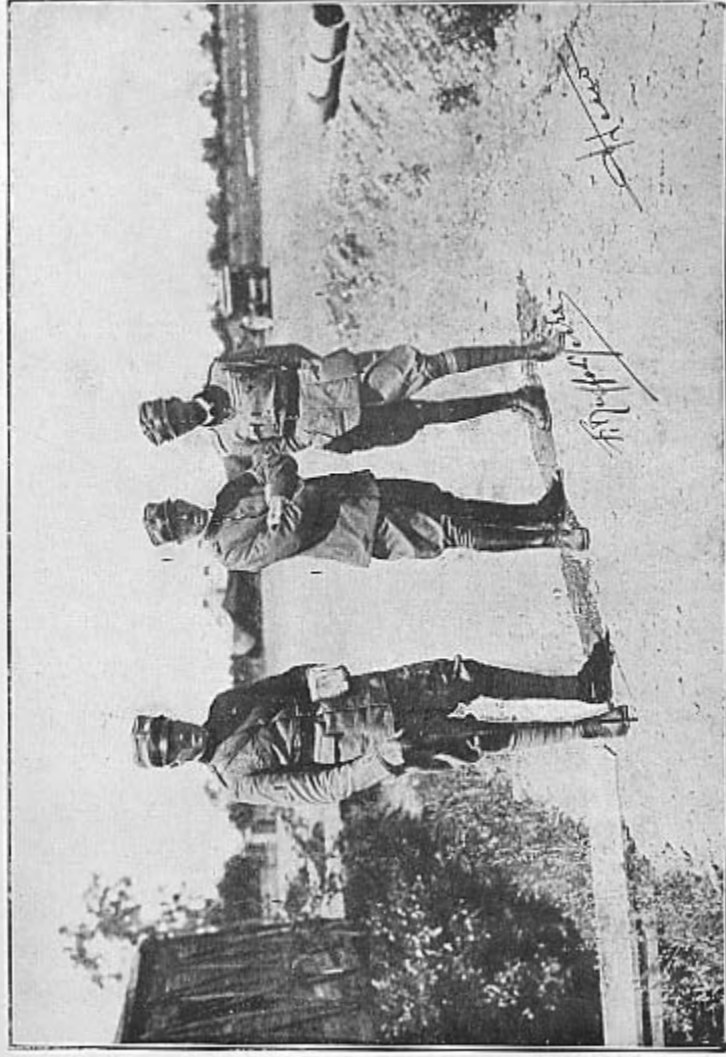
Ben s'intende come, pochi essendo i piloti militari, essi non fossero destinati a restar lungamente nelle stesse sedi. Baracca è trasferito da Gallarate a Mirafiori, da Mirafiori a Pordenone. Qui si sta assai presso al confine austriaco: dicembre 1914. Sugli orizzonti del mondo s'è accesa la vampa della guerra. In Italia si discute. Già nelle vene della gioventù migliore ferve un acre desiderio d'azione. L'odio contro il « secolare nemico » si esaspera; la guerra, questa tremenda, bellissima parola empie di sè i cuori. Tra gli aviatori, che ogni giorno combattono col rischio, l'attesa è lancinante. Essi sono prontissimi.

Con la voce del popolo che è sceso nelle piazze ad iniziarvi la sua rivoluzione contro ogni esitazione governativa e parlamentare, sale l'annuncio dell'evento bellico ormai prossimo, imminente. Maggio 1915: l'Italia s'è desta. I preparativi si fanno febbrili. Con altri pochi ufficiali Baracca sarà inviato a Parigi per apprendervi l'uso degli apparecchi da caccia.

Intanto scrive alla mamma:

Somma Lombarda, 13 maggio 1915.

Sono assai stanco questa sera, ma ti scrivo perchè aspetterai senza dubbio mie nuove. Ieri ricevetti con somma gioia la tua lettera. Sono partito ieri sera alle 9 con due miei colleghi per la Malpensa per provare un nuovo apparecchio con le ali sopra la fusoliera e siamo stati avvertiti poche ore prima. Ho viaggiato tutta la notte incontrando numerosissimi treni carichi di truppe; la città di Mestre era al buio completo perchè il dirigibile di Venezia faceva esperimenti di orientamento e siamo appunto capitati là mentre il dirigibile passava a 3 o 400 metri cercando la stazione ed abbiamo veduto la sua massa oscura nello sfondo del cielo stellato. La stazione era piena di truppe e sembrava veramente una scena di guerra.

L'apparecchio che abbiamo provato è andato bene e sarà dato all'artiglieria; domani lo proveremo di nuovo e quindi partiremo fermandoci qualche ora a Milano e proseguendo nella notte per giungere a Pordenone sa-

TRE AQUILE DELLA 91ª SQUADRIGLIA: BARACCA, PICCIO E RUFFO.

bato mattina alle 7. Ritengo che partiremo fra giorni per una località presso Udine che credo sarà Campoformido.

Circa il viaggio in Francia del quale ti parlai, ho saputo che in Francia vi sono apparecchi pronti anche per noi e nel caso avvenisse l'accordo con l'Intesa andremmo subito a prenderli per portarli qua.

In quanto alla guerra nulla posso dirti più di quanto vi è sui giornali: vi è ora il tentativo di Giolitti per la pace che non si sa se riuscirà, ma vi è una grande agitazione contro: intanto i preparativi per la guerra sono intensissimi ed anche noi quasi non abbiamo più tempo di dormire.

Ieri si stette tutto il giorno al campo per preparare e caricare definitivamente le automobili. Le truppe che passano di qua sono piene di spirito e vanno volentieri alla frontiera, ciò che fa pensare assai bene.

Un bacio a te e a papà, raccomandandoti di non affliggerti tanto per la guerra e di esser forte, come forti saremo noi se dovremo combattere i nemici d'Italia.

Milano, 14 maggio 1915.

Sono arrivato ieri sera da Somma dopo finite le prove col nuovo apparecchio; prove che sono andate bene. La terza volta che sono montato sono salito facilmente a 1300 metri. Non avendo avuto nessun telegramma urgente da Pordenone ed essendo la squadriglia già in ordine e pronta alla partenza, mi sono lasciato tentare

da Milano: mi sono fermato qui e non ripartirò che domani a mezzanotte.

La caduta del Ministro Salandra ti avrà forse fatto credere che la guerra più non si faccia. Vi è molta incertezza ancora e non si sa nulla, ma si prevede che ritornerà un nuovo Ministero Salandra perchè il popolo è in tumulto e vuole la guerra.

A Milano più non si lavora: grandi dimostrazioni: le vie sono piene di bandiere come mai non avevo visto neppure a Parigi il 14 luglio: tutti i borghesi e le donne portano le bandierine all'occhiello e guai a non portarle; schiere di studenti passano cantando inni: è molto commovente questo risveglio del sentimento patriottico. Su tutti i muri v'è la scritta: « Morte a Giolitti ». Piazza del Duomo è occupata da fanteria e cavalleria. Vedremo come andrà a finire.

Ieri ho saputo da fonte sicura: il colonnello Morris che ritorna subito da Parigi ha detto che se la guerra incomincia andremo subito in Francia a prendere dei biplani armati; io pure sono in nota fra i partenti e porteremo in Italia un nuovo tipo di apparecchio: biplano « Nieuport » che fa 140 chilometri all'ora armato di mitragliatrici e servirebbe per l'inseguimento degli apparecchi avversari e per la difesa delle città come Venezia per esempio: con tali apparecchi in Francia sono stati abbattuti molti « Taube ». Per tale notizia sono assai soddisfatto: la Francia ci provvederà tutto ciò che manca ancora alla nostra aviazione.

Pordenone, 19 maggio 1915.

Ti scrivo forse alla vigilia della guerra, che da sì lungo tempo abbiamo attesa.

Domani alfine tutto sarà deciso; oggi sono giunti un'infinità di telegrammi e si aspetta l'ordine di mobilitazione per questa notte. Noi siamo già pronti a partire e forse domani mattina salperemo per Udine; abbiamo già gli ordini di ricognizioni verso Lubiana, Adelsberg e Tolmino. Ti manderò appena lo saprò il mio indirizzo e vi scriverò il più sovente possibile; spero che tutto andrà bene specialmente per te che starai tanto in timore; anche se mi capitasse una *panne* al motore in campo nemico e non ricevessi per qualche tempo mie notizie ti devi far coraggio e pensare che sarò prigioniero, ed io non mi avvilisco facilmente e so sopportare le avverse fortune.

Nulla abbiamo saputo circa la nostra andata all'estero: solo stamane hanno scritto da Torino che alla frontiera sono passati diversi apparecchi diretti a Mirafiori dove verranno provati. Sono più afflitto per il tuo dolore che per me perchè io so di voi che siete sempre a Lugo, mentre sul conto mio sarete sempre incerti.

Qui nel Veneto abbiamo ora tre armate che al più presto avanzeranno: si sa da fonte certa che gli austriaci non ammassano per ora che un 300.000 uomini, ma hanno già preparato il terreno che sarà difficilissimo per una nostra avanzata.

RITORNO IN FRANCIA

Torino, 21 maggio 1915.

Sono arrivato a mezzogiorno e abbiamo avuto tutte le istruzioni per la partenza. Domani, alle 12, prenderemo il treno di Parigi e arriveremo là il 23 mattina alle 7. Partiamo in sei ufficiali, quattro sottufficiali e una ventina di soldati motoristi: tutti in abito borghese.

Dovremo presentarci appena giunti all'Ambasciata d'Italia, ed ancora non sappiamo dove sono i campi nei quali dovremo pilotare i nuovi apparecchi, certo perchè si vuol tenere il segreto su tutto. Se i campi sono nel sud della Francia, rimarremo un giorno solo a Parigi: io però ritengo e spero siano sempre presso la città.

In cinque di noi piloteremo il nuovo biplano «Nieuport» da caccia velocissimo: gli altri invece il « Voisin ». Si crede di rimanere in Francia una ventina di giorni, forse meno, forse più. Capirai quanto per noi è interessante questo viaggio e quante cose ci lascerà vedere e imparare i futuri voli che dovremo fare in guerra. Al nostro ritorno andranno subito altri dieci piloti.

Ieri tutte le squadriglie sono partite da Pordenone, la mia pure è andata a Campoformio, presso Udine. Noi, credo, al ritorno formeremo una squadriglia a parte.

IL RE DEL BELGIO SI FELICITA CON BARACCA
PER LE SUE VITTORIE - AL CENTRO IL GENERALE DIAZ

Quante truppe nella giornata di ieri sono giunte a Pordenone! E quanti treni carichi di cavalli, di muli e di artiglierie ho incontrato!

Sono giunto a Milano con un'ora e mezzo di ritardo, perdendo così la coincidenza per Torino. Qua a Torino sono avvenuti disordini nei giorni scorsi, ma appena il comando della città è passato all'autorità militare e si è visto distribuire ai soldati nelle piazze i caricatori a mitraglia, è venuta subito la calma. Vi è una gran folla nei caffè e per le vie che attende la dichiarazione di guerra.

Sono ore solenni queste della nostra storia, che val davvero la pena di vivere!

Troveremo a Parigi le bandiere italiane che sventolano sui boulevards: dicono che in Francia vi sia un grande entusiasmo per l'Italia e si capisce date le condizioni in cui si trovano, e vi saremo accolti trionfalmente.

Ma quale grande guerra andremo noi a sostenere, e quante difficoltà e a costo di quali sacrifici!

Fino al 23 non posso mandarti il mio indirizzo, e mi dispiace non poter avere in questi giorni e per vario tempo vostre nuove.

Parigi, 23 maggio 1915.

Sono giunto stamani alle 7 e il viaggio non è stato nè lungo, nè noioso. Eravamo 6 ufficiali e 36 soldati e marescialli, tutti in borghese; alla frontiera si sapeva già

del nostro passaggio e ci è stata fatta una lieta accoglienza dal commissario e dagli ufficiali che erano là. Durante il viaggio non si vedevano che soldati e sempre soldati ovunque che ritornavano al fronte, o che venivano in permesso; nel nostro scompartimento è salito un sottufficiale che veniva da Aix dove era stato curato ed era già la terza volta che era stato ferito. Parigi è gremita di soldati di ogni razza, o convalescenti o in permesso per qualche giorno. Quale aspetto diverso ha ora Parigi da quando venni l'ultima volta! Poco movimento, nei volti di tutti si legge il dolore, la serietà, ma nello stesso tempo un gran sentimento patriottico e una grande costanza e volontà di vincere a qualunque costo. Si vedono già esposte molte bandiere italiane, e si sente quasi ovunque parlare dell'Italia e si aspetta il nostro intervento come una liberazione; però tanto abbiamo tardato che vi è quasi in tutti una incredulità strana che noi facciamo la guerra e fino a quando non incomincieremo sul serio non vi crederanno. Noi aspettiamo la notizia della dichiarazione con ansia da un momento all'altro.

Siamo arrivati alle 7 di stamani; ho trovato alloggio per i soldati e alle 10 sono andato all'Ambasciata, dove siamo stati presentati a S. E. Tittoni; l'addetto militare dal quale dovevamo avere le istruzioni era al fronte per parlare col generale Joffre e non tornerà che questa sera, perciò solo questa sera sapremo dove saremo destinati: io credo a Buc che è a 22 Km. da Parigi.

Siamo stati alla chiesa della Madeleine alle 11,30

gremita di donne a lutto e di soldati e ufficiali; dopo colazione siamo andati agli Invalidi a vedere i trofei di guerra presi ai tedeschi: cannoni, molti fatti a pezzi dalle granate, aeroplani e bandiere catturate. Vi era una folla enorme. La Francia di oggi ha un aspetto assai diverso dalla Francia di ieri; la guerra ha temprato i cuori. Anche per noi in Italia avverrà lo stesso.

Parigi, 26 maggio 1915.

Avrei un volume di notizie e di impressioni da scriverti ma il tempo mi manca, non ho molta volontà di scrivere e spesso sono assai stanco.

Alfine la guerra è dichiarata ed ormai è un bene che sia così e tutti i mali che ne verranno, i dolori e i sacrifici contribuiranno a formare la nuova grande Italia. Un soffio d'entusiasmo per l'Italia ha attraversato anche Parigi che si è riempita di bandiere tricolori; i giornali non esaltano che l'Italia; passano automobili con tricolori spiegati al vento; schiere di richiamati hanno attraversato Parigi cantando l'Inno di Mameli da ogni parte acclamati.

Ti scrivo qualche notizia frammentaria, così come mi viene perchè è tardi, ho assai sonno e domani devo partire dall'hôtel alle sei.

Siamo rimasti a Parigi quattro: ieri sera l'Ambasciata, l'Addetto militare, ecc., ci hanno dato un magnifico pranzo; siamo stati ricevuti da tutti gli ufficiali francesi, Ministero della Guerra, Ispettorato d'Aviazione, con grande cordialità.

Ora voliamo a Le Bourget, a 10 Km. da Parigi, dove vi è il campo militare della difesa di Parigi che abbiamo tutto visitato. La organizzazione dell'aviazione in Francia è meravigliosa e con la guerra ha preso uno sviluppo enorme; hanno circa un migliaio di piloti. Fanno la guerra molto allegramente e sono pieni di spirito.

Apparecchi nuovi meravigliosi: volano sempre a 2000 metri ed oltre; si raccontano combattimenti fantastici fra aeroplani a 2500 metri; molti « Taube » furono abbattuti da tale altezza raggiunti dai francesi e mitragliati a poca distanza.

Qualche « Taube » arriva ancora nei pressi di Parigi ed anche sul nostro campo, ma giungono, come pochi giorni fa a 3500 metri talchè non sono visti, si abbassano a 2000, lasciano cadere le bombe e fuggono nelle loro linee che distano dal campo 60 Km. Vengono sempre in due, vicini l'uno all'altro per sostenersi a vicenda in caso di combattimento. Qui al campo vi sono sempre durante il giorno apparecchi in aria che fanno la guardia a Parigi. L'ultimo apparecchio uscito è un « Voisin » con cannone avanti e un marinaio che lo punta e spara in aria: il cannone è da 37 mm.; quando i « Taube » vedono questo fuggono: vi sono in proposito degli episodi accaduti divertentissimi. Invece l'apparecchio che io imparo è un piccolo biplano « Nieuport » che fa 140 chilometri all'ora, e serve esclusivamente per l'esplorazione e la caccia: è bellissimo, e tanto il pilota che il pas-

seggero possono sparare con mitragliatrice e fucile automatico e la gran velocità porta superiorità sull'apparecchio avversario. Dicono i piloti che la più gran soddisfazione è di abbattere un « Taube » a colpi di mitragliatrice; spero anch'io presto di provare tale soddisfazione. Credo che resteremo qua una quindicina di giorni, se il tempo sarà propizio: si arriverà sempre in tempo alla guerra perchè qua già hanno preparato gli equipaggiamenti invernali e parlano di quello che succederà nella primavera del 1916. Ma hanno fatto un'abitudine alla guerra e tutto procede bene; anche i soldati, dicono gli ufficiali, ormai escono dalle trincee per caricare alla baionetta con indifferenza, non come nei primi tempi. Vi sono a Parigi un'enorme quantità di ufficiali e soldati di ogni parte del mondo in licenza e che si divertono alla capitale in attesa di ritornare di nuovo al fronte.

Ti scrivevo di una quantità enorme di donne in lutto, ma ho saputo, poi, che vestono in nero perchè ora è di moda, anche se non hanno perduto nessuno in guerra.

Caratteristici sono dei grossi automobili carichi di feriti in convalescenza che passano pei boulevards a far la passeggiata e sono tutti allegri e cantano. Non ti parlo poi degli inglesi che fanno la guerra per sport: tutti i soldati inglesi sono vestiti come ufficiali ed hanno sette lire al giorno di paga e passano per Parigi col loro bastone e la pipa in bocca, inappuntabili.

Non ho più avuto vostre notizie, ma immagino sta-

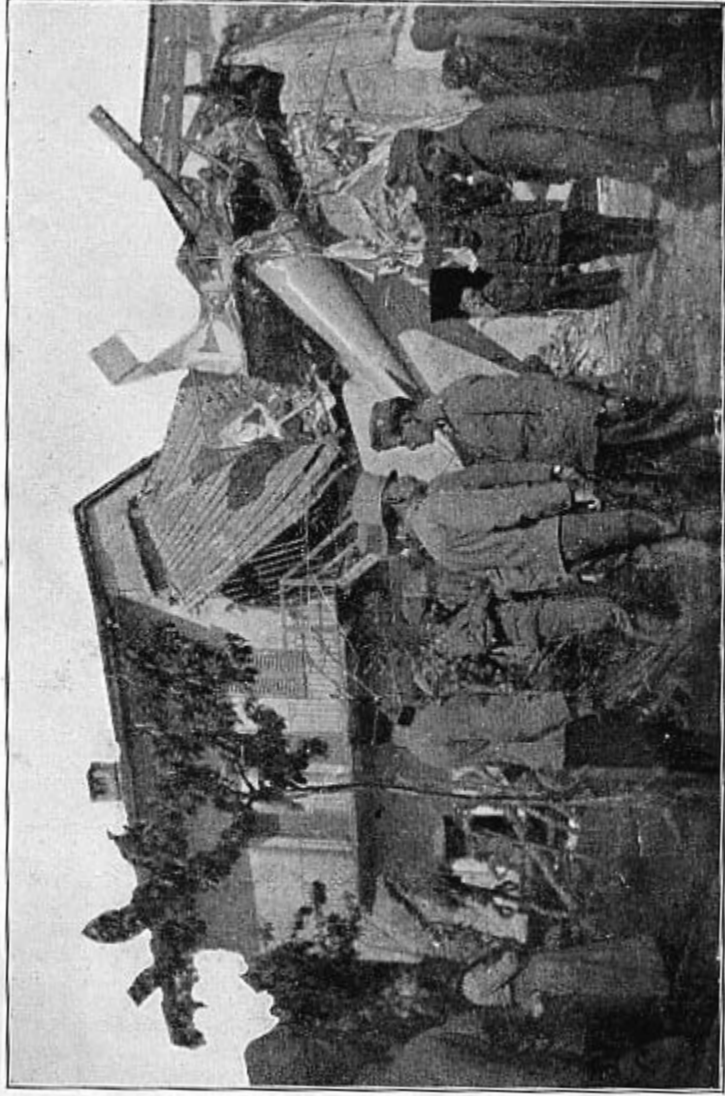
rete bene; sarete sotto l'impressione della guerra, impressione, che fra un po' di tempo passerà come è passata qua, poichè ormai la guerra è divenuta una cosa normale.

Oggi ho veduto passare un treno pieno di inglesi, anzi di scozzesi che agitavano la bandiera italiana e belga e mi hanno commosso. Inghilterra e Francia ci daranno ciò che ancora ci manca, denaro e materiali in quantità. Vi sono naturalmente delle convenzioni ed io ho ormai la speranza che tutto andrà bene e che diverremo noi pure una grande e gloriosa Nazione purificata da tutte le miserie che ci hanno turbato negli anni scorsi.

Perderemo qua molto tempo perchè prima del « Nieuport » dobbiamo pilotare il « Morane » di minor potenza per familiarizzarci coi nuovi comandi di leva e credo che prima di un mese non potrò andare al fronte. Ho qualche rincrescimento per non essere stato in Italia i primi giorni della guerra, ma su quegli apparecchi... vi è assai poco da renderci utili.

IMPRESSIONI SUL FRONTE FRANCESE

Parigi, 7 giugno 1915.

Non ho altre notizie della guerra che quelle che leggiamo ogni giorno sul *Corriere* e sui giornali francesi; mi convingo sempre più che sarà anche la nostra una guerra difficile, lunghissima, con molte perdite, trattandosi di avanzare ovunque su terreni difficilissimi di montagne, ove già i nemici si sono preparati da lungo tempo con opere di trinceramenti e di fortificazioni: non so se ti ho detto l'ultima volta che qua hanno già preparato equipaggiamenti invernali per le truppe. Non so nulla dell'aviazione italiana, de' miei colleghi cosa facciano; qui l'aviazione ha preso un sviluppo enorme ma si capisce data la configurazione dei terreni dove si combatte, tutte pianure. Vi sono 100 squadriglie e qualche migliaio di apparecchi. Dove sono io, a Le Bourget, è uno dei centri più importanti, dove vengono tutti i nuovi apparecchi prima di esser mandati al fronte e vi è un continuo passaggio di piloti. La nostra istruzione purtroppo non procede rapidamente, anzi andiamo adagio e siamo stati ritardati dal cattivo tempo e venti forti dei giorni scorsi:

AREOPLANO ABBATTUTO DA BARACCA E CADUTO SU UNA CASA DI GORIZIA
ANCORA OCCUPATA DAGLI AUSTRIACI

dobbiamo cominciare quasi da principio perchè il « Nieuport » vecchio che io pilotavo ha i comandi completamente diversi da quelli ora adottati per ogni specie di apparecchi; mentre io comandavo il timone di direzione con le mani, ora si deve comandare coi piedi, perciò abbiamo dovuto cominciare dal piccolo apparecchio col motore di 35 HP., e rullare a terra per una diecina di giorni. Quando avrò imparato i comandi nuovi sarò in grado di pilotare qualunque tipo di apparecchio. Il « Nieuport » che dobbiamo pilotare, che fa da 145 a 150 Km. all'ora, è difficile ed occorre procedere con prudenza perchè ha bisogno di un gran campo di partenza e di atterraggio; non so poi se nei nostri terreni potrà trovare applicazione; ma ora escono già altri apparecchi anche migliori del nostro « Nieuport » e potremo anche cambiare.

Mi fosse capitato in altro momento mi sarei chiamato fortunato di poter passare qualche tempo in Francia e in compagnia dei piloti francesi dai quali vi è molto da imparare; ma ora temo che le cose vadano per le lunghe e desidererei piuttosto essere in Italia e fare io pure qualcosa. Ma non mancherà l'occasione in seguito, poichè la guerra sarà lunga.

Qui in Francia si vola con troppa disinvoltura ed assai poca prudenza: ogni giorno vediamo delle gravi cadute sempre provocate dai piloti, mai dagli apparecchi; riguardo a questo in Italia abbiamo avuto una scuola assai migliore e una disciplina nei voli che qua manca affatto. Ho volato la settimana scorsa con un pilota e sia-

mo stati a 30 chilometri da Parigi, su Senlis, bombardata dai tedeschi prima della battaglia della Marna, e su Chantilly; è assai interessante vedere tutto il sistema di fortificazioni intorno a Parigi e tutte le trincee scavate nel terreno e da ogni parte di fianco a ogni strada per un'estensione grandissima di terreno. Le trincee si vedevano benissimo a 2600 metri perchè il nostro apparecchio nuovo « Nieuport » ha visibilità verticale; ho avuto poi una grande quantità di notizie utili che metterò in applicazione al mio ritorno in Italia.

I piloti qui non si preoccupano affatto del tiro di fucileria e di mitragliatrici perchè fanno tutte le ricognizioni al disopra dei 2000 metri ed assolvono ugualmente bene il loro compito: gli apparecchi che cadono sono colpiti qualche volta dall'artiglieria o in seguito a combattimenti aerei in cui gli apparecchi più veloci armati di mitragliatrice riescono sempre ad abbattere apparecchi più lenti e più pesanti. E' per questo che i tedeschi non si arrischiano più a lunghi viaggi su Parigi o nell'interno della Francia perchè al loro ritorno gli apparecchi da caccia francesi li attendono al varco e spesso li colpiscono. Però pare anche i tedeschi fra breve facciano uscire qualche apparecchio velocissimo.

Nella nostra guerra dove si dovrà volare sempre su montagne, l'impiego dell'aeroplano sarà alquanto diverso e riuscirà più difficile adoperare apparecchi velocissimi, causa la scarsità di grandi campi d'atterraggio. Altra difficoltà sono le « *pannes* » di motore frequentissime an-

che qua coi motori rotativi. Nel mio « Nieuport » vi è un motore Rhône rotativo 80 HP.; l'apparecchio è un biplano, assai piccolo.

Parigi è ora piena di bandiere italiane e tutta la città è imbandierata coi colori delle nazioni alleate.

Vi è però assai poco movimento ed un aspetto di serietà che impressiona chi conosceva prima la città. La sera i boulevards sono quasi all'oscuro, i caffè alle 10,30 sono tutti chiusi e anche i teatri finiscono tutti a tal ora. Si vedono spesso per l'aria fasci luminosi di riflettori e aeroplani che volano a grande altezza coi fari accesi sul carrello d'atterraggio.

Parigi, 20 luglio 1915.

Le notizie della nostra guerra sempre buone ci riempiono di allegrezza; si vede in tutti in Francia il cambiamento di opinione a nostro riguardo, mentre prima non ci credevano capaci di quello che i nostri soldati compiono ora sulle Alpi: da parte nostra facciamo loro vedere che i piloti italiani valgono ben i francesi. Ho montato ieri sera la prima volta il nuovo apparecchio e ne sono rimasto molto soddisfatto: l'inconveniente della gran velocità nell'atterraggio si può attenuarlo con la pratica e prendendo bene l'apparecchio alla mano: in 20 minuti si sale a 3000 metri e si viaggia con una velocità di 140 chilometri all'ora. Non ho potuto andare fino a Reims perchè è zona di guerra Due de' miei colleghi, partiranno

giovedì e comincieranno ad organizzare la squadriglia; noi del vecchio « Nieuport » che abbiamo dovuto cambiare i comandi, rimarremo ancora circa due settimane, perciò ritengo che partiremo di qua verso il 17 o il 18.

Sarà molto difficile possa venire a Bologna, perchè resteremo poco tempo a Malpensa; non so come si potrebbe fare, altro che se voi veniste a Milano.

LA 9ª VITTIMA DI BARACCA - GRADISCA 26 APRILE 1917

Parigi, 20 *luglio* 1915.

Non posso ancora precisarti quello che farò perchè dopo l'ordine giuntomi giorni sono per il quale dovevo rimanere a Parigi per aspettare la partenza della squadriglia francese, l'addetto militare ha telegrafato al Ministero per avere nuove istruzioni, ma la risposta ancora non è giunta. I miei colleghi partono questa sera, io rimango ancora qua in attesa, ma può darsi che parta da un giorno all'altro ugualmente.

Ieri abbiamo terminato i nostri voli a Le Bourget, perciò visite, colazioni, brindisi, ecc., in mezzo a grande cordialità e simpatia; ci eravamo molto bene affiatati coi francesi e ci siamo lasciati con auguri reciproci di vittorie, successi, e di rivederci dopo la guerra. Però se io rimango ancora qualche giorno andrò a fare qualche altro volo. Sono assai contento dell'apparecchio; l'altro ieri salii, in 15 minuti, a 2500 metri. Ieri nel pomeriggio Pegoud che pilota lui pure il « Nieuport », e che è venuto dal fronte a prendere un apparecchio, fece dei voli meravigliosi, eseguendo sul nostro biplanino 10 o 12 cerchi della morte.

Vi è un grande scambio di materiali tra Francia e Italia. Pare che Cadorna abbia chiesto a Joffre una squadriglia di biplani « Nieuport » da caccia per la difesa di Venezia, perciò il capitano che verrà ha chiesto un ufficiale italiano come pilota, e poichè sono io solo tenente tra i piloti del « Nieuport », mi hanno scelto e non si è potuto dire di no, quantunque io andassi poco volentieri desiderando partire con la mia squadriglia al fronte. Ma forse si tratterà di accompagnare fino a Venezia la squadriglia francese e quando sarà a posto, io potrò andarmene e rientrare alla mia squadriglia nella quale tengo assai più di essere, poichè si presenteranno maggiori occasioni di combattere il nemico. Sarà assai difficile raggiungere un apparecchio aereo, che venga su Venezia dalla parte del mare, poichè non potrà essere segnalato che troppo tardi e mancherà il tempo di raggiungerlo a grandi altezze. Con questa complicazione della squadriglia di Venezia non so se mi sarà più possibile venire a Bologna, ma lo spero ancora.

DIARIO DI GUERRA

ACCRESCIUTE le cognizioni tecniche, rinfrancata la saldezza dei nervi nell'offesa e nel comando, moltiplicate le esperienze, Baracca è ormai col suo apparecchio tutta un'efficiente arma al servizio della Patria. Quando varca il confine, la sua vigilia eroica ha termine. Comincia l'epopea.

Udine, capitale del fronte, andirivieni d'armati, incrociarsi di macchine rombanti che portano ufficiali generali verso la sede del Comando Supremo, e un'atmosfera d'intensa preparazione, un senso persino scenografico del grande dramma che si compie. Il brontolio del cannone non lontano insidia il raccoglimento della città.

Da Aviano è giunto al campo d'aviazione di Udine il tenente Baracca. E' assegnato all'VIII Squadriglia, il cui compito è esclusivamente quello di provvedere alla difesa della città contro gli ancora infrequenti attacchi aerei. Compito di guardia, insomma.

« *Qui piove sempre e non si vola mai* », così co-

mincia una delle lettere che egli indirizza alla madre. Gli giunge di lontano, dalle rive dell'Isonzo, il richiamo della battaglia. Se la consegna non glie lo impedisse, egli spiccherebbe il volo contro il nemico, sulle trincee dove il sangue nobilita il fango in cui sono immersi i combattenti, a picco sulle alture disperatamente contese. Si sa che gli aeroplani austriaci si spingono sulle linee nostre, a mitragliare le truppe, a scaricare su di esse il terribile fardello degli esplosivi. Passione di misurarsi col nemico...

Nel suo diario Baracca annota, preciso e pacato, i fatti della sua vita « territoriale » come egli la chiama. Scrive rapido e sicuro, come vola.

21 agosto 1915.

E' giunto l'ordine di mandare due apparecchi a Campoformio: perchè? Hanno bombardato Udine, morti, danni, feriti. Si teme un altro bombardamento. Non siamo pronti, ma i nostri capi non intendono ragioni: bisogna volare, anche senza le armi, per far paura.

All'una parto con la sola Mauser. Con me anche Scarpis. Cosa succederà? Mah, vedremo.

. . . .

Nulla, nemmeno l'ombra di un velivolo austriaco.

25 agosto 1915.

Siamo in servizio dall'alba alla sera, senza poter fare un passo fuori dal campo. Mi sono preparato un

motorista come passeggero: Vittone, col fucile e la pistola mitragliatrice. Un allarme, si vola un'ora: nulla. Chissà dov'era l'apparecchio? Forse uno dei nostri. Nessuno li conosce e li distingue.

26 agosto 1915.

Non mi era mai capitato! A 1100 metri, con Vittone, mi sento d'un tratto i comandi molli. L'apparecchio piega a sinistra, cade, si avvita nell'aria e gira su se stesso cadendo a picco. Ho pensato che i comandi erano rotti: era finita, ho guardato quanto v'era ancora prima d'arrivare a terra... Ma dolcemente sento di nuovo in mano il timone di profondità, tiro, l'apparecchio si equilibra, scendo con tutte le precauzioni... andiamo bene. Ma non è ancora finita. Dovevo esser ben pallido! Mi guardo attorno: i fili c'erano; adagio, adagio muovo i timoni: rispondono. Guardo il passeggero: non ha parlato, ha ancora le mani strette al tubo del serbatoio. Cattivo atterraggio: siamo rimasti assai impressionati. L'apparecchio ha perduto velocità perchè tiravo troppo; è colpa mia, ma eravamo troppo intenti a cercare qualche velivolo nemico.

29 agosto 1915.

Molti allarmi, nessun velivolo nemico. Da Campoformido ritorno ad Aviano: ci danno il cambio. Riposeremo qualche giorno.

2 settembre 1915.

Credevo mi lasciassero stare qualche giorno ancora; invece bisogna sostituire Salomone. Arrivo a S. Caterina.

PRIMO INCONTRO COL NEMICO

7 settembre 1915.

Alfine l'incontro è avvenuto: alle 10 del mattino. Da 1200 metri su Udine vedo gli *shrapnells* verso Palmanova, poi vedo l'aeroplano austriaco, viene verso Udine! Ci siamo. Cosa succederà? Non mi scappa più: è altissimo; tiro sulla leva e salgo verso Palmanova. Si avvicina rapidamente: l'incrocio a 2200; è più alto di me di 300 metri; pare che non mi abbia veduto! Sparo due, tre colpi: la mitragliatrice non funziona bene. *Virage* strettissimo, lo raggiungo subito di nuovo, ma è troppo alto ancora e l'arma non funziona. Sparo. Due, tre colpi partono, poi la mitragliatrice s'incanta. Tiro l'otturatore, sparo, s'incanta di nuovo. Che bile! e l'altro prosegue su Udine ancora un po', poi gira. Sono sotto al tiro, ma non mi spara; forse non mi ha ancor visto; giro anch'io e mi metto di nuovo sotto.

Sparo altri due, tre colpi, poi s'inceppa definitivamente. Plano e lo seguo fin verso Gradisca. Lo tengo d'occhio per vedere se viene giù, potrei aver ferito il pilota; ma niente. Ritorno al campo su tutte le furie. Però l'emozione della caccia è stata sublime.

... La mia mitragliera è un'arma nuova; la conosciamo poco; la colpa è un po' nostra. Ma, mal messa sul velivolo, guidare l'apparecchio e sparare è una cosa molto acrobatica e perdo molto la fiducia di far qualche cosa. Altro che far paura al nemico!

10 settembre 1915.

Ho portato in volo il maggiore Moizo: che simpatica persona! Fossero tutti come lui...: si lavorerebbe più seriamente...

13 settembre 1915.

Un austriaco è comparso d'improvviso, vola verso Codroipo: ha del coraggio oppure non sa che siamo qua. Partiamo io e Bolognesi e tutti i *Farman*. Non se la caverà facilmente. Il cielo è pieno di nuvolette di *shrapnells*. Salgo, salgo. Bolognesi che è salito prima di me parte ad incrociarlo. Si avvicina al ritorno, è poco più alto di me. L'incrocio come l'altra volta, ma non ho che il tempo di sparare un colpo: è velocissimo. Giro, ma lo vedo già lontano: inseguo e salgo, sono poco più basso di lui, gli arriverò sotto. Guadagno poco, pare che discenda, discendo anch'io per restargli sotto e lo raggiungo subito. Sono vicinissimo: 50 metri. Gira la coda: il passeggero, voltosi indietro, spara; vedo i lampi e sento i colpi; sparo anch'io; s'inceppa di nuovo la mitragliera come l'altra volta. Oh, rabbia, che *guigne!* Non c'è tempo da perdere, tiro nell'otturatore, niente! Butto giù l'apparecchio e sparisco a picco; se non facevo

presto mi faceva la festa: ma a quest'altra. Dopo un po' mi raddrizzo, lo cerco, è già lontano. Bolognesi gli va sotto, bene. Lo raggiunge a 100 metri sotto, ma poi lo vedo scendere e l'altro continua: nulla anche lui.

Mentre scendo vedo uno strappo nella tela dell'ala. Cosa sarà? C'era prima? No. Allora è una palla: sono soddisfatto, almeno porto indietro qualche cosa da far vedere: la prova del fuoco. Ho rischiato, non l'ho buttato giù, ma quello avrà passato un gran spavento e non verrà più e nemmeno gli altri perchè sanno che qua vi sono dei piloti che vanno a spararci contro a 50 metri. Scendo al campo: grande curiosità fra i soldati. Troviamo tre fori: due anche nella coda. Forse erano diretti a me! La mitragliera non va ancora. La colpa: il disordine che v'era nella squadriglia e un po' anche la mia che non l'avevo fatta pulire quel giorno; ma è quella di S... e l'apparecchio è anche il suo. Fosse stato il mio non sarebbe andato così.

A Udine tutti hanno visto la caccia. Quante congratulazioni! Di tutti. Naturalmente non quelle dei miei comandanti che hanno altro da pensare e che vogliono soltanto sapere perchè la mitragliera non ha funzionato: potrebbe andarci di mezzo la loro responsabilità...

. . . .

. . . .

14 settembre 1915.

Un volo col sergente Mariano; è un bel tipo! pare che abbia davvero del coraggio: vedremo se capiterà

l'occasione, se punterà giusto. Credo di sì perchè il premio di 10.000 lire per l'aeroplano abbattuto gli sta a cuore più della sua pelle: almeno..... a giudicarlo da Monfalcone.

3 ottobre 1915.

Altri allarmi, altri voli; apparecchi a grande distanza, non si avvicinano più. Ora guido l'apparecchio con le gambe: vedremo alla prova se il sistema è buono. Quale monotonia qua: non si fa davvero la guerra: ne siamo così lontani. Ieri mattina grande bombardamento: sembrava un temporale spaventoso a distanza. Si parla d'andare in Grecia: andrei volentieri a Salonicco. Piove sempre; la cameriera mi porta il caffè e latte in letto; leggo la guerra sui giornali e scrivo lettere.

. . . .

Ma ora ho altro da pensare; finchè non ho buttato giù un austriaco, vita seria.

E mamma che sta sempre in pena: come fare per farla restar tranquilla? Scriverò che piove sempre e che gli austriaci non volano più; ma, e il comunicato Cadorna? Ha anche trovato la lettera del 10 settembre che scrivevo a papà; almeno non abbia trovata la seconda.

5 ottobre.

Vi era ieri un comunicato della *Stefani* da Zurigo: « Gli italiani hanno degli ottimi velivoli; è difficile alla nostra artiglieria (l'austriaca) di raggiungerli perchè vo-

lano sempre a grande altezza ». Che idioti. Non hanno capito che è un demerito per noi volare a grande altezza. Si potrebbe però applicare questo meglio agli austriaci che a noi.

9 ottobre.

Nel pomeriggio di ieri fui a Medeuzza in moto: là forse si potrebbe far qualcosa di meglio e di più brillante del servizio da territoriale che stiamo facendo a Udine. Ieri quattro all'armi: tutti inutili. Solo nell'ultimo inseguii un apparecchio lontanissimo verso Plava.

LE FANDONIE DI UN GIORNALE AUSTRIACO

17 ottobre.

Si aspetta l'offensiva su tutta la linea da Monte Nero a Monfalcone: dicono che la preparazione è grande e se non si prende ora Gorizia non la si piglierà per tutto l'inverno. Domani a mezzogiorno dovrebbe incominciare il fuoco d'artiglieria.

Oggi ci è giunta una notizia assai curiosa sullo scontro del 13 settembre: è un articolo della *Reichpost* di Vienna e racconta a modo suo l'episodio intitolato « Tre aviatori italiani contro uno austriaco ». Scrive così: « Una singolare tenzone nelle nubi dovettero sostenere nel teatro sud-ovest della guerra il pilota tenente Ficher e l'osservatore tenente Florer. Il biplano da essi montato era stato inviato ad eseguire una ricognizione lontana. L'osservatore aveva lavorato indefessamente con l'apparecchio fotografico e col libretto delle note. Fra l'altro furono rilevati campi d'aviazione avversari con molte tende ed *hangars*. Dal campo di Levaliano (?) si innalzò un aeroplano da caccia e dal campo di Basaldella tre altri apparecchi per rendere impotente il nostro ardito

esploratore dall'alto. I nostri aviatori seguitarono con sangue freddo la loro ricognizione perchè il crepuscolo si avvicinava. Ma tosto si dovettero impugnare le armi perchè intorno incrociava, prevalente di numero, il nemico minacciante. Il primo apparecchio italiano era rimasto invero indietro, ma gli altri tre evoluzionavano già sopra e sotto, avanti e indietro al nostro. Le macchine avversarie erano più leggere e veloci, potevano salire maggiormente e volare più rapidamente della nostra. Il tenente Ficher si diresse risolutamente contro la più avanzata, che volava un poco più bassa, e che aveva aperto il fuoco, come se volesse investirla ». (Non è vero: non hanno capito o visto nulla; l'incrociai io sparandogli e lui continuò il volo, poi io stesso gli fui sotto di nuovo). Il giornale viennese continua: « L'apparecchio italiano deviò rapidamente. Il tenente Florer fece fuoco con la pistola Mauser contro l'apparecchio rimasto indietro il quale si era avvicinato a circa 50 metri. Dopo 10 colpi il velivolo avversario fece un rapidissimo giro e cadde (invece sono ancora vivo!). I nostri piloti non ebbero però il tempo di osservare la caduta: ciò fecero i nostri soldati in Gorizia (!), perchè già il terzo apparecchio, seguito dal primo che era tornato indietro, si era avvicinato dall'alto, e bisognava controbatterlo. Colpi bene aggiustati e la sorte del loro collega caduto mossero gli italiani, dopo pochi minuti, a far dietro fronte, ed i nostri aviatori con le preziose notizie volarono trionfanti verso casa ».

Bisogna ch'io vada a gettare un messaggio al signor

tenente Florer per fargli sapere che ho piacere di aver fatto la sua conoscenza a 2000 metri, ma che sono ancora molto vivo e che non gli auguro di capitarmi a tiro un'altra volta.

19 ottobre.

Ieri inseguii un velivolo fino a Plava, sperando di raggiungerlo, ma era troppo alto.

22 ottobre.

Infuria la battaglia sul Carso: ieri ho volato fino su Romans: pareva l'inferno. In ogni luogo si vedevano i lampi dei cannoni e colonne altissime di fumo che si alzavano dal monte e dalla pianura. Di notte si vedeva su Monte Santo l'incendio e su tutta la linea del Carso lampi e razzi.

23 ottobre.

Stamane ho volato con Chiappelli sul *Farman*. Giunti fino al mare su Grado abbiamo piegato su Monfalcone, poi su Sagrado e Gorizia; si faceva un volo di caccia, ma non un velivolo nemico per l'aria. Eravamo a 2800: spettacolo indimenticabile: accampamenti, treni, edifici militari, poi presso l'Isonzo lampi dei cannoni e scoppi di granate: tracciato delle trincee. Ci hanno aperto il fuoco contro: i primi colpi erano ben lontani, nuvole bianche e rosse, poi qualche colpo più vicino, si sentiva lo scoppio dello *shrapnell;* poi di nuovo colpi da

Gorizia. Tiravano male. Siamo ritornati perchè Chiappelli aveva le mani gelate.

10 novembre.

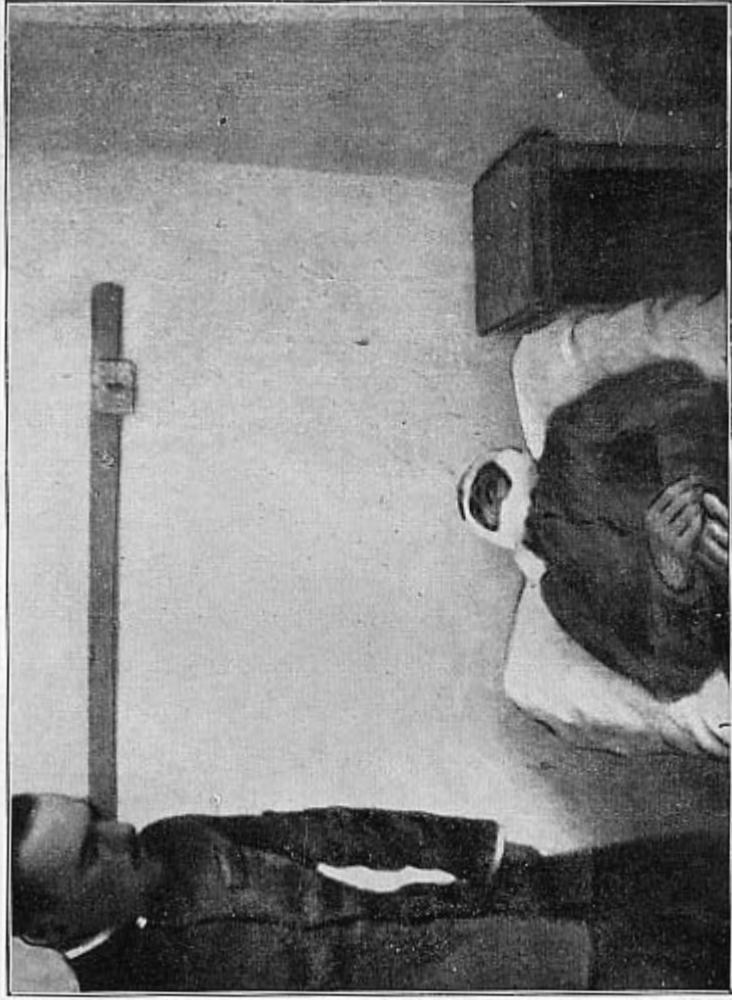
Ieri con Bolognesi abbiamo inseguito un austriaco fino sul Sabotino, poi è sceso. Non l'abbiamo raggiunto. Giornata bellissima. Eravamo a 2900, a 200 metri l'uno dall'altro. I Cavalleggeri Foggia sono giunti: ci vogliono portar via gli alloggi. Ma non ci riusciranno.

. . . .

13 novembre.

In gran premura Scarpis ha sgombrato da Colloredo: temeva gl'invadessero la villa. Di sera ha caricato tutto sull'automobile ed è partito verso Udine.

18 novembre.

Un austriaco è passato nei pressi di Udine. Io era in crociera: l'ho visto al ritorno, ma per il freddo alle mani non ho potuto inseguirlo. Forse è venuto a tastare il terreno. Dopo Verona e Brescia, Udine?

BARACCA RENDE OMAGGIO ALLA SALMA DI UN NEMICO ABBATTUTO

IL BOMBARDAMENTO DI UDINE

20 novembre.

Il fattaccio è avvenuto. Ce l'aspettavamo e tutto si è svolto come si prevedeva. Eravamo già al campo dalle 6 e mezza: ben vestiti, chiusi nell'automobile con la stufa dentro. Alle 7,40 all'armi e partenza. Partiamo io e Bolognesi. Il mio motore non attacca subito a causa del freddo; io perdo 4 minuti; gli apparecchi nemici sono già presso Udine.

Giungo a 600 metri sulla città; ne vedo due che gettavano bombe da 1000 metri. Oh, rabbia, ci hanno avvertito troppo tardi. Bolognesi era già a 1200 metri circa. Ne seguo uno e continuo a salire. A 500 metri circa comincio a sparare. Ce l'ho proprio sopra, quasi alla verticale, lo avvicino e gli lascio andare gli ultimi 30 colpi a tiro celere: niente, ma forse l'ho colpito. Giro di nuovo su Udine, ricarico la mitragliatrice, e ne vedo altri due, uno inseguito da Bolognesi: continuo a salire e ne attacco uno a sud-est di Udine, verso il Torre. Sparo, accosto e sparo di nuovo a tiro celere; mi risponde con la mitragliera e di dietro, l'altro, mi spara lui pure. Prendo il largo, ricarico, inseguo un altro austriaco e lo raggiungo

quasi verso S. Giovanni di Manzano, ma dopo 20 colpi la mitragliera s'inceppa. Continuo ad inseguirlo verso Gorizia, finchè scende e lo vedo perdersi verso Aidussina.

Ritorno a malincuore: vedo Gorizia che brucia: mi sparano i nostri una decina di colpi ma poi mi riconoscono e smettono: ero a 2400. Volgo verso Udine, vi giungo e vedo per l'aria lo scoppio di altre cannonate: un altro dei velivoli nemici se n'andava. Un palazzo bruciava, da esso saliva una densa colonna di fumo. Sono assai curioso di sapere quante bombe hanno gettato e cosa è avvenuto. Scendo, ma subito dopo si deve ripartire; cambio la mitragliatrice e di nuovo in aria.

25 novembre.

A Udine si fanno chiacchiere di ogni genere sull'azione nostra e dell'artiglieria; pare si convincano che siamo stati avvertiti troppo tardi e non abbiamo potuto raggiungerli. Del resto poco importa di ciò che pensano.

30 novembre.

Dopo l'aeroplano d'Arsiero gli artiglieri sono tornati in auge; perciò dobbiamo ora rimanere fuori di Udine per lasciar sparare gli antiaerei. E' una commedia! e vogliono mandare i *Caproni* a Lubiana senza bombe. Scarpis è ammalato: gli capita ciò che avvenne a me a Pordenone.

10 dicembre.

Ho riveduto ieri a Pozzuolo il mio reggimento.

15 dicembre.

Il mio motorista Scanavino si è ferito al piede maneggiando la *Mauser*... E' l'unica vittima forse che ha fatto la squadriglia da caccia in cinque mesi di guerra...

25 dicembre.

Natale assai triste; siamo al campo; gli udinesi ci hanno mandato dolci e *champagne*. Al pranzo coi giapponesi l'altra sera il colonnello Barbieri ci disse che da un alfiere prigioniero si è saputo che due degli austriaci del 19 novembre furono da noi feriti.

29 dicembre.

Fui ieri a Prepotto, ma non si potè proseguire per le strade cattive: fummo a Cormons, a Romans. Vidi trincee in cemento: il cannone e le mitragliere sparavano a raffiche.

1 gennaio 1916.

Fummo in volo a gettar messaggi di augurio alle Squadriglie e ai Reggimenti: anche al Piemonte Reale. Ci risposero alcuni gettandoci sul campo pacchi di dolci.

PARENTESI INVERNALE

L'inverno gravita sulle cose e l'attività dei campi di aviazione è pressochè nulla. Baracca smette di fissare le sue impressioni sul diario. Cosa dovrebbe dire, infatti, se la vita al campo è forzosamente così monotona? Ma con la primavera i voli riprenderanno in pieno. Baracca è fremente di vincere. La luce della gloria farà più radioso un mattino d'aprile...

Ecco come l'eroe riepiloga sul suo taccuino il periodo invernale.

11 aprile (sera).

Dopo più di tre mesi riprendo le mie note. Quanti avvenimenti, quanti nuovi ricordi terminati l'altro giorno in quello che sarà il più bello della mia vita: l'aeroplano nemico è caduto sotto il mio fuoco. Ma ricordiamo con un po' d'ordine.

Una domenica di gennaio — mi pare il 9 — impaziente di far qualcosa, parto nel pomeriggio col proposito di andar a volare sul Carso e scaricare al di là la mia mitragliatrice. Vi giungo a 2600 e incomincio le mie volte fra Gorizia e il Carso. Guardo, vedo proiettili scoppiare, e trincee e buche, baraccamenti e draken. Era già un 10 minuti che volteggiavo col motore « a ralenti » (gli au-

striaci non m'avevano conosciuto) quando un colpo sordo di cannone mi scoppia dietro la coda che parve mi facesse rovesciare l'apparecchio e un altro in alto 200 metri più su e un altro ancora: apro i gas e mi allontano di là, da Oppachiasella, e ritorno nella valle di Vippacco dove mi lasciarono tranquillo. Era una giornata di gran vento. Poi ritornai al campo; guardai l'apparecchio e trovai che la coda era stata colpita da pallette di *shrapnells*.

. . . .

. . . .

Due nuovi piloti alla squadriglia: Bosio ed Olivari.

Con la fine del marzo ritorna il bel tempo: grandi dispute, grandi disegni bellicosi: si incomincia a rompere il ghiaccio. Ce n'andiamo dal cielo di Udine in giro per incontrare qualche velivolo nemico. Olivari attacca a Medea, ma la mitragliatrice s'inceppa. Il 1. aprile attacco io verso Palmanova con l'apparechio da 13 metri (« Bebè »). Vedo colpi verso il mare, vado là a 3300, mentre guardo a sinistra, in alto e a destra, per caso sotto di me, a destra, mi vedo un austriaco. Vedo le croci nere; non mi scappa più! Mi porto dietro in alto, in *plané* a 3400 metri: manovro con l'apparecchio, sento che spara, guardo le ali, non vedo nulla ma muovo sempre per non essere colpito. Studio il modo migliore per attaccarlo, non lo trovo. Gli passo davanti sulla destra, non spara più. Mi volgo e vedo che ha virato verso il mare. Rapido *virage*, gli punto deciso sul fianco; a un centinaio di metri scarico la mitragliera; ma non partono che pochi colpi. La

partita è rimessa, mi allontano e lo vedo che vola verso Monfalcone. Sempre la mitragliera inceppata!

Qui Baracca sospende definitivamente il suo diario. La penna gli pesa. Forse ha pensato che meglio è far contenta la mamma adorata narrandole le sue vicende di cacciatore aereo.

E' con queste lettere infatti, scritte con sobrietà di stile e di colore, che noi possiamo seguire sulle vie della gloria il cammino del nostro indimenticabile asso.

PIENA attività su tutto il fronte. Da Plezzo al mare tuona insistente la voce del cannone; le fanterie vanno all'attacco del Merzli-Votil; sul S. Michele la lotta infuria con alterne vicende. E' in atto la quinta battaglia dell'Isonzo e i visi e le armi si appuntano — ancora invano — verso Santa Gorizia.

Primavera innanzi viene, ma il freddo s'è appena stemperato. Fischia il vento diaccio dell'alpe nelle vie udinesi e la città rabbrividisce come sotto una carezza gelida. File d'autocarri, automobili, soldati e soldati vanno nella sera illune attraverso la tenebra spessa, appena insidiata dal fioco lume delle lampadine azzurre. Le truppe di transito riposano nelle improvvisate caserme, ove c'è ancora traccia delle costumanze borghesi. Il suggello della guerra è su tutte le cose, vermiglio e profondo; sulle labbra che tacciono, nei cuori che fremono di speranze e propositi, nel colore dell'aria senza tempo, nei rumori soltanto metallici e cupi in cui erompono le voci della tragedia.

Scende un nebbione fitto e sembra soffochi il respiro stesso della città, costringendola al sonno. La notte è alleata dell'insidia e lo sanno non solamente i soldati, ma pure i civili. Per essi, con le ombre, cade più vicina l'angoscia del pericolo. Un pericolo contro cui tutti sono inermi, fuorchè gli aviatori.

Questi soldati che duplicano l'audacia d'ogni combattimento — contro il nemico e l'infido elemento in cui sono librati — vigilano ora più che mai, intenti se un tremendo ronzio incrini il silenzio disteso.

LA PRIMA VITTORIA

Come ogni notte, il nemico va sopra le nubi a sparger la morte.

Eccoli, sono in parecchi; una tetra sinfonia di vibrazioni scioglie i nervi tesi dei dinfensori. Una corsa in auto verso il campo, un rapido aggiustar d'apparecchi e via, alla caccia. Francesco Baracca questa volta è d'una lietezza presaga, e nella sicurezza della fede in sè scorge vicina — finalmente vicina — la prima vittoria. Ch'egli canterà in prosa così:

8 aprile 1916.

Ieri fu il trionfo della mia squadriglia; abbiamo abbattuto due velivoli nemici dopo tanti mesi di voli continui e di combattimenti poco fortunati. Fin dalle 4 della notte eravamo in piedi poichè fra le nubi e sopra di noi si udivano rumori di velivoli austriaci: in tutte le direzioni, in alto, verso Palmanova, verso Tricesimo, verso Casarsa sparavano e nella notte brillavano i lampi degli *shrapnels* e i fasci dei riflettori. Alle prime luci, prima delle 5, avanti il sorgere del sole, siamo tutti partiti in volo e ci siamo poi dispersi nel cielo verso i 2000 metri; e giravo in tutte le direzioni scrutando l'orizzonte; e ho

veduto di lassù il sole uscir dietro i monti ed uno spettacolo di luci meraviglioso.

Dopo mezz'ora sparavano verso Palmanova; un aeroplano passava, altissimo, lontano, puntando a Gorizia; un altro più indietro veniva dal Tagliamento pure su Gorizia, velocissimo: erano austriaci. Ho stimato di poter attaccare quest'ultimo ed ho virato verso il Torre per tagliargli la strada. L'ho incrociato che era ancora 600 metri sopra di me ed allora ho cominciato la caccia: montavo il piccolo « Nieuport » 170 km. Vedevo sopra di me le grandi ali dell' « Aviatik » con le croci nere, filava velocissimo e poco guadagnavo su di lui; quando salivo troppo mi avanzava in velocità.

Accostandomi ho cominciato una manovra difficilissima per coprirmi dai suoi colpi; vedevo il mitragliere affacciarsi da una parte ed io viravo dall'altra e viceversa: questo giuoco è durato qualche minuto finchè gli sono arrivato a 50 metri dietro la coda e sotto, verso i 3000 metri d'altezza.

Allora in un attimo ho cabrato forte l'apparecchio, ho puntato e sono partiti 45 colpi di mitragliatrice. E' stato un istante: il nemico si è piegato pesantemente ed è precipitato quasi a picco ed io dietro già urlando dalla gioia. Eravamo già quasi sull'Isonzo, se lo sbagliavo andava di là. L'ho seguito per un po' nella discesa, poi l'ho perduto, poi l'ho visto dopo qualche tempo in un prato vicino a Medea, mentre una folla di persone accorreva da ogni parte.

Sono sceso là presso e mi son visto precipitarmi addosso una massa di soldati e di ufficiali che gridavano: « Viva l'Italia! » e mi hanno preso, baciato, portato in trionfo sull'apparecchio nemico. Ma la più grande commozione l'ho provata quando mi son veduto in mezzo ai soldati del 112° reggimento del povero Enea.

L' « Aviatik » abbattuto era giunto a terra non guasto: è bellissimo, grande, con un motore di 200 cavalli, una buona mitragliatrice austriaca a nastri di 125 colpi l'uno e una pistola Mauser. Avevano gettato, pare, sette bombe sulla ferrovia e stazioni al di là del Tagliamento. E' uno degli ultimi apparecchi, nuovi, perfezionati, da ricognizione e da combattimento, di gran velocità, 145 km. all'ora. La fusoliera era forata dalle pallottole in diversi punti. Il pilota, un cadetto viennese di 24 anni, ferito leggermente alla testa è salvo per miracolo perchè ben otto palle lo hanno sfiorato; l'osservatore, un primo tenente, è invece ferito gravemente da tre palle e forse non se la caverà. L'apparecchio era tutto intriso di sangue coagulato al posto dell'osservatore e dava una triste impressione della guerra.

Ho parlato a lungo col pilota austriaco, stringendogli la mano e facendogli coraggio poichè era molto avvilito; veniva dal fronte russo dove aveva guadagnato la croce di guerra e medaglia al valore che portava sulla sua uniforme azzurra. Non aveva potuto salvarsi dalla mia caccia e mi esprimeva la sua ammirazione con le poche parole di italiano che sapeva. Aveva dovuto scen-

dere avendogli forato in varie parti i serbatoi della benzina e mentre l'osservatore ferito e caduto dietro la mitragliatrice gridava pel dolore. Avendo bene atterrato con l'apparecchio intatto, non aveva potuto bruciarlo causa la presenza del passeggero ferito. Una folla di soldati ed ufficiali era accorsa da ogni parte, tanto che hanno dovuto far sgombrare con la cavalleria e sparando fucilate in aria, poichè là era terreno battuto dai cannoni austriaci a lunga portata e potevano vederci, nonostante la nebbia. Molti generali e colonnelli sono venuti a congratularsi con me e a vedere l'apparecchio.

Dopo un po' sono ripartito verso Udine ed ho trovato là un'altra gradita sorpresa: i miei colleghi in tre, con un altro apparecchio di altra squadriglia, avevano circondato a 2500 metri un altro velivolo austriaco obbligandolo a discendere avendogli fracassato il radiatore del motore con le mitragliatrici. I due piloti ufficiali erano illesi ed appena giunti in terra hanno completamente bruciato l'apparecchio avendo avuto circa un quarto d'ora di tempo prima che i soldati accorressero a farli prigionieri. Il « Farman » che voleva scendere là vicino, urtando un albero nell'atterraggio si capovolgeva e restava ucciso un capitano osservatore e ferito il pilota.

Come senti, ricca di emozioni è stata la giornata di ieri. L'apparecchio abbattuto da me solo è il primo in Italia, perchè l'altro è sceso 10 minuti dopo il mio scontro.

La squadriglia oggi è raggiante; nessun austriaco

è più comparso nel cielo; abbiamo qui le spoglie del nemico.

Ti scriverò poi altri particolari, ma temo già di aver scritto troppo, perciò non farai leggere questa lettera che ai parenti e a pochissimi amici.

Incomincia, così a vincere. A questa suprema gioia, in cui sopratutto è la fierezza del contributo dato alla Patria, egli s'è preparato con assidua alacrità. Chè non basta guidare il velivolo, bisogna saper colpire rapido e giusto. La possibilità offensiva sta nella linea di volo, perchè la mitragliatrice spara fisso. Negli esperimenti invernali, Baracca si è avvezzato a deludere il giuoco della cattiva sorte, cui fu tante volte complice il mancato funzionamento dell'arma. Guizzare contro l'avversario, scansare la traiettoria del suo fuoco, infilar giusto, come dardi, scariche di piombo, scivolare, abbassarsi, avvitarsi e risalire, in una micidiale gara di destrezza e impeto.

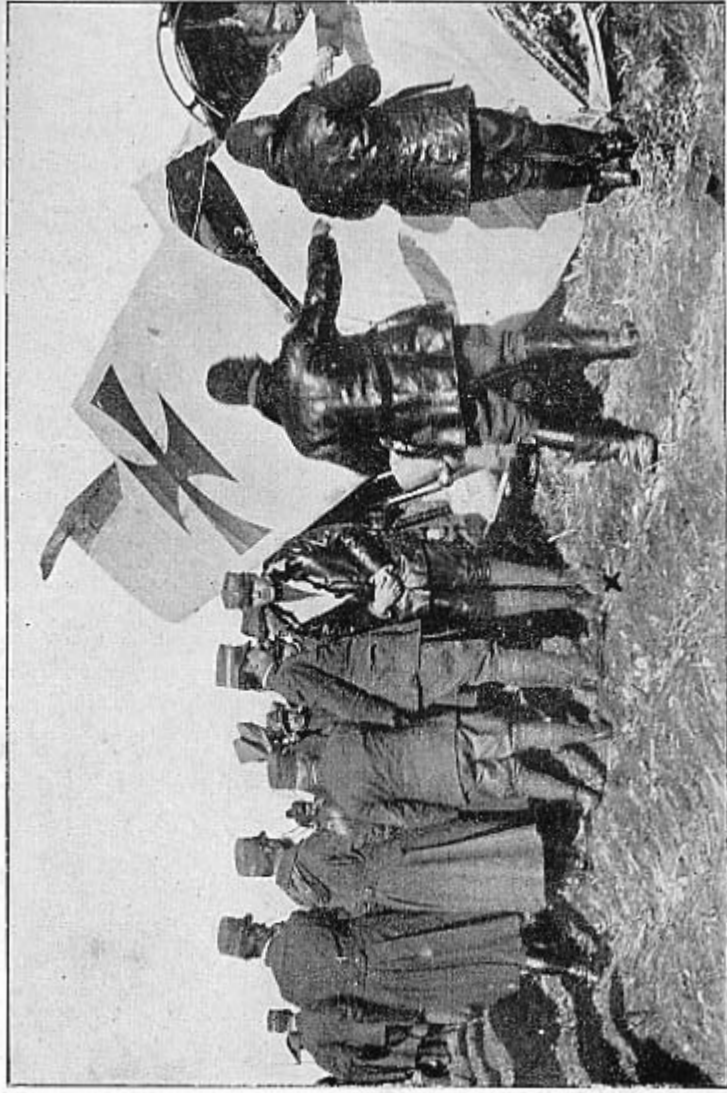
IL SECONDO APPARECCHIO ABBATTUTO

Un'altra occasione di vittoria non si fa molto attendere:

16 maggio 1916.

Stamani alle 4 abbiamo avuto un attacco a Udine di 12-14 aeroplani austriaci. Io non ero di servizio perciò arrivato al campo sono partito quando già tre apparecchi avevano gettato le bombe ed un caseggiato bruciava sollevando un'immensa colonna di fumo nerastro. Sono partito verso Gorizia per inseguire o tagliar la strada a qualche velivolo sul ritorno. Ma i primi tre non furono raggiunti da alcuno perchè causa il cielo nuvoloso sono giunti su Udine ed hanno gettato le prime bombe senza essere stati avvistati dai posti di osservazione.

Altri apparecchi giunti da Cividale furono attaccati e respinti dai miei colleghi, tanto che seminarono le bombe lungo il percorso senza poterle gettare sulle città.

Io attaccai un altro velivolo che veniva da Cormons verso Udine ma quando mi vide fece dietro fronte e ritornò verso Gorizia facendo fuoco continuamente, ma lo attaccai prima di giungere sull'Isonzo a brevissima di-

UN'ALTRA VITTIMA DELL'INFALLIBILE MITRAGLIATRICE DI BARACCA

stanza e dopo 50 colpi scese giù quasi a picco di là dalle trincee e lo seguii oltre Gorizia fino a scendere a 1500 metri; non potei vedere dove andò ad atterrare. Un altro pure inseguito da due miei colleghi pare sia sceso in territorio nemico, ma fuori campo e danneggiato. Siamo stati in complesso poco fortunati perchè nessuno è sceso in territorio nostro.

Il luogotenente Anton Von Csaby, dell'I. R. Esercito Austro-Ungarico, s'affretta verso il campo d'aviazione di Villach. Come osservatore gli tocca di volar oggi su di un « Lohner » pilotato da un « asso » che è appena caporale. Andranno verso le linee italiane. La mattinata è chiara e il giovane ufficiale serba nella giubba un invito che gli farà luminosa anche la sera, al ritorno dalla spedizione. Una « bella sconosciuta » gli ha dato appuntamento per le 19 in una villa nei dintorni del campo. Guerra e amore; che più?

Il « Lohner » parte, descrive ampi cerchi, punta verso Udine. Non tornerà mai più. E la « bella sconosciuta » attenderà invano il suo cavaliere alato.

18 settembre 1916.

Sapevamo d'una azione di fanteria nella conca di Plezzo per sabato ed informati da un mio collega di là che gli aeroplani spesso si mostravano fra quei monti, siamo partiti in tre arrivando là sopra alle 9 e ad una quota di 4000 metri. Io incrociavo seguito a cento metri dai due miei colleghi, tenente Ruffo e aspirante Olivari che anch'essi hanno già abbattuto un apparecchio, e

siamo rimasti per circa mezz'ora ad aspettare su quei monti e quelle gole: vi erano nubi che spesso coprivano il terreno e forte vento.

Volevo già ritornare, ma mi tratteneva là lo spettacolo della battaglia sul Rombon dove scoppiavano innumerevoli le granate a 2200 metri. Alfine ho veduto un punto nero che s'ingrandiva da Villach verso di noi: era il nemico. Feci segno ai miei colleghi, girai al largo perchè non ci vedessero e mi ritirai un poco verso Caporetto e l'austriaco, ancora inconscio del pericolo, entrò nelle nostre linee verso il monte Stol. Era a 3700 metri e noi da 4000 gli siamo piombati sopra. Esso ha virato subito verso il Plezzo sparando rabbiosamente con la mitragliatrice e col fucile a ripetizione, ma poi è stato preso in mezzo e gli abbiamo scaricato le mitragliatrici a 50 metri di distanza. In questo momento Ruffo, pilota di gran coraggio, è passato col suo apparecchio a gran velocità a pochi metri dal mio e poco è mancato se non ci siamo urtati.

Il nemico è caduto abbandonato senza direzione, impennandosi, rovesciandosi, riprendendo l'equilibrio, poi è andato giù a picco per un 500 metri lasciando dietro una scia di fumo, e noi sempre appresso. La sua caduta era impressionante: si vedeva l'apparecchio abbandonato e col motore ancora acceso fare da sè i cerchi della morte e due o tre volte l'ho visto quasi fermo in aria con le grandi croci nere sul giallo delle ali. Credevo si schiacciasse a terra, invece forse l'osservatore, per quanto fe-

rito, riuscì ad afferrare il timone ed a raddrizzare l'apparecchio prima di toccar terra. Sbattè le ali contro gli alberi di un bosco sul costone ripido di Monte Stol, si rovesciò e poco dopo bruciò.

Ritornati a Udine ripartimmo subito con l'auto e giungemmo qualche ora dopo a Potocki, un villaggio slavo ai piedi del monte dove era caduto il velivolo. Pilota e osservatore nella caduta erano stati sbalzati fuori e non bruciarono con l'apparecchio. Il pilota — un caporale con due medaglie d'argento al valore — era morto con due palle nella testa e stringeva ancora in mano la pistola Mauser; l'osservatore — sottotenente d'artiglieria da montagna, figura di ufficiale assai distinto — è gravemente ferito all'intestino, è stato operato di laparatomia e difficilmente si salverà. Venivano dal campo di Villach. L'apparecchio era un « Löhner » con motore da 160 HP. Noi abbiamo avuto qualche palla negli apparecchi. Ti racconterò poi la salita improba per giungere in cima a quel monte, dove era caduto l'apparecchio.

Ieri vi fu un brillante bombardamento coi « Caproni »; non andai di scorta perchè non spettava a me; abbiamo mandato un messaggio di là dalle linee con le notizie degli aviatori caduti. Stamani ho volato due ore: un austriaco veniva in ricognizione, quando ha veduto il mio « Nieuport » è rimasto di là ed ha aspettato almeno tre quarti d'ora per vedere se me n'andavo, ma si è stancato prima lui di aspettare. Era assai divertente;

si vedeva che non aveva voglia di impegnare combattimento, quando io fingevo di allontanarmi veniva avanti coraggiosamente, quando piegavo piegava lui pure e quando gli muovevo contro si allontanava ma senza passare al di là, poi ha tentato verso il mare ed accorgendosi che gli tagliavo la strada se ne è andato definitivamente.

Ti assicuro che è molto interessante la guerra aerea e se la fortuna mi aiuta potrò contarne delle belle. Spero ci proporranno per una medaglia; divideremo anche un premio di 7000 lire in tre.

Non farai stampar nulla sui giornali perchè gli austriaci non devono saper i particolari del combattimento e quali velivoli nostri hanno concorso alla lotta. Solo, se vuoi, puoi far saper che sono stato uno dei piloti che hanno abbattuto il velivolo di cui parla il comunicato Cadorna di stamane.

Ancora da Villach proviene l'Albatros che sarà olocausto alla quarta vittoria di Baracca.

27 novembre 1916.

... e così sono al mio quarto apparecchio e ad una delle più belle fra le mie vittorie. Sai già che dopo il 16 settembre volavo spesso in alta montagna e sulla Carnia sapendo che prima o poi qualche aeroplano nemico l'avrei incontrato anche là. Il 25, alle 11, passavo verso Tolmezzo quando vidi verso la fronte del Pal Pic-

colo scoppi innumerevoli di artiglierie aeree ed una squadriglia nemica che avanzava altissima. Continuai a salire perchè non avevo abbastanza quota: gli austriaci erano a 4500 perchè sai che su quella fronte le montagne già bianche di neve sorpassano i 2000 metri. Giunsero prima essi su Tolmezzo a gettar bombe, ma erano già ormai sui 4400 e potevo attaccare il terzo « Albatros » che arrivava. Gettò l'ultima bomba quando io ero a poche centinaia di metri di distanza; mi vide soltanto allora e cominciò subito il fuoco con la mitragliatrice che aveva fra le ali e prese la via del ritorno.

Lo raggiunsi presto fra i suoi colpi e da 50 metri con 30 colpi della mia mitragliatrice era... servito... Scese giù a picco in mezzo ai monti verso una vallata profonda, lo perdetti di vista in uno strato di nubi e non potei vedere dove andò a finire.

Atterrai vicino a Tolmezzo in festa per il nemico abbattuto e solo dopo un'ora il telefono ci faceva sapere che l'apparecchio era sceso nella valle del Chiarzò verso Paularo, a 8 km. dalle linee. Arrivai là in automobile e raggiunsi l'apparecchio dopo lungo camminare per una mulattiera verso il fondo valle dove era andato ad urtare nei grossi faggi della sponda rovesciandone tre o quattro. Avrei molto da narrarti, ma è tardi e sarò breve: il pilota sergente era ancora riuscito a portar giù il velivolo senza precipitare, morì sei ore dopo per due ferite al collo e forato da parte a parte il torace presso il cuore; l'ufficiale osservatore è colpito al polmone e ad un brac-

cio, ma forse se la caverà. Gli ho parlato a lungo all'ospedale ed ho saputo molte cose interessanti. Venivano da Villach; abbiamo trovato sull'apparecchio una mitragliatrice con nastro di 1000 colpi, moschetto e due pistole Mauser.

Fui solo nel combattimento.

CAPODANNO PROPIZIATORIO

L'anno di grazia 1916 s'avvia verso la fine, mentre il secondo inverno di guerra combatte aspramente contro la nostra resistenza, a gara col piombo infuocato dei nemici. La falce gelida della bora schianta e piega le file d'uomini nelle trincee, raffiche di neve mulinano vorticosamente tra i reticolati. La tormenta alpina si beffa delle armi degli uomini, e il rombo delle valanghe supera la terribile voce delle artiglierie. In questo fragore apocalittico, tuttavia vivissime si levano le speranze per l'anno nuovo. Ogni augurio chiama la vittoria.

In una baita di mattoni ed assi piallate, otto aviatori si scambiano i voti di rito. Notte di S. Silvestro: nell'Italia lontana che qui si difende la gente d'ogni ceto è felice di inaugurare lietamente un nuovo ciclo di illusioni. Lo spumante e le musiche, nei ritrovi e nelle case, ripetono come ogni anno la loro funzione rituale. Ma qui, di contro al nemico, in prossimità del limite che separa la vita dalla morte, sugli orli d'un abisso oscuro appena celato da un ingannevole schermo di inquietanti interrogativi; qui ove tutto lo scenario della vita comune è travolto via da una sanguigna bufera e le immagini del sogno vestono paludamenti or fulgidi di gloria ora cruenti di sacrificio e tutte le facoltà e le energie umane sono

spoglie di convenzionale e purificate dalla luce tagliente della tragedia, ogni voto attinge vertici sublimi, schietto e forte com'è nel suo protendersi verso l'ignoto con l'audacia di una sfida d'ogni momento.

Gli aviatori parlano breve e pacato. Uno di essi, che svela nei lineamenti guerrieri, nel segno poderoso della mascella volutiva, il senso stesso del suo destino di lotta, tace ostinatamente. Da alcuni giorni Baracca tralascia di scrivere alla Madre, che a Lugo attende trepidante, frugando nelle lievi righe dei bollettini di guerra accenni pur vaghi alle gesta del suo figliuolo.

Soltanto il 3 gennaio, Ella potrà leggere il messaggio che annunzia il fausto cominciamento dell'anno con una nuova vittoria: la sesta.

2 gennaio 1917.

Ho terminato l'anno coi miei colleghi di diverse squadriglie qui al campo ed ho incominciato il nuovo volando ieri sulle linee con un tempo magnifico.

Alle 4 ho avuto un combattimento contro un apparecchio nemico che era entrato decisamente verso Gradisca. Io arrivavo là in quel momento e l'ho attaccato su Castagnevizza. Era molto abile e il combattimento è stato difficile: virava continuamente a destra e a sinistra in cerchi strettissimi sparando ad intervalli; mi son sentito arrivare un proiettile nel seggiolino del mio apparecchio. Presolo di mira ho sparato un centinaio di colpi a 100 metri circa ed è andato giù con due giri stretti,

poi con una discesa inclinatissima verso le sue linee. L'ho seguito fino a 1200 metri da 3000 che l'avevo attaccato, poi ho dovuto piegare perchè ero già sulle linee nemiche e l'artiglieria sparava e l'ho perduto così sullo sfondo giallo del terreno del Carso che scendeva sempre: perciò ritengo che sia andato a terra 3 o 4 chilometri dietro le linee. Dagli osservatori d'artiglieria è stato visto benissimo scendere, ma non si è potuto precisare il posto dove ha toccato terra, causa i dislivelli del terreno. Io però ritengo d'averlo abbattuto.

Così ho incominciato bene l'anno: forse verrà pubblicato nel comunicato di domani sera, perchè oggi non erano ancora giunti i rapporti, se pure uscirà qualcosa, perchè il colonnello è in licenza e nessuno ora se ne occuperà.

Ho avuto il mio apparecchio forato da quattro palle: l'elica, una ruota, un'ala, ed una è entrata nella fusoliera, ha sfiorato i pantaloni di pelle vicino alla gamba destra ed ha bucato il fondo del seggiolino: ma io ho quasi la certezza di aver colpito bene l'osservatore e ferito forse il pilota nemico.

Mezz'ora prima del mio attacco il tenente Ruffo ne ha gettato giù un altro verso Duino che è entrato basso nelle sue linee e forse ha atterrato subito: l'osservatore era morto e nella discesa sporgeva fuori dalla fusoliera: ma anche di questo gli osservatori non possono precisare se sia caduto. Ma in seguito verremo a sapere qualcosa dai prigionieri o da qualche aviatore austriaco che ci capiterà fra le mani.

UN EPICO DUELLO NEL CIELO DI UDINE

Buon auspicio una vittoria di Capodanno. E infatti i mesi che verranno saranno apportatori di durissime prove. Ormai Baracca è tutto preso nella consapevolezza della sua missione eroica. Egli è un formidabile complesso di muscoli, volontà, tenacia in funzione della difesa della Patria. Da battaglia a battaglia, come un eroe omerico non interrompe l'armonia del suo impeto; all'offesa per la difesa. Buono e mite è egli nel suo cuore, ma il suo compito è terribile. Di rado sorride, eppure il suo sorriso è luminosissimo.

Ancora un mese, ed ecco lo scontro di Udine che segna la sua definitiva consacrazione di « *asso* ».

12 febbraio 1917.

Ho avuto ieri il più difficile ed impressionante combattimento fra tutti gli altri; sono ancora un po' stanco e non ho voglia di scrivere. Avevamo terminato la colazione, dopo che al mattino avevo già volato più di due ore sulla fronte senza poter attaccare apparecchi nemici che rimanevano sulle linee e si allontanavano all'avvicinarsi dell'aeroplano caccia.

Avevo provato la mitragliatrice che finalmente funzionava bene. Alle 12,30 vi erano due nemici verso Manzano e sono partiti in caccia due dei nostri che sono andati sino all'Isonzo senza vederli. Dieci minuti dopo avevamo un austriaco in vista verso Udine e sono partito quando tutte le batterie già sparavano.

Il nemico incrociava fra il nostro campo e la stazione di Udine in ricognizione verso i 4000 metri; velocissimo. Dopo circa 12 minuti lo raggiungevo; il nemico con gran coraggio accettava combattimento, forse sicuro di respingerci tutti. Un « Nieuport » lo attaccò primo, ma lo vidi precipitare in vite e sparire nel vuoto, tanto che lo credetti colpito. Lo assalii secondo e mi accorsi subito che avevo a che fare con uno dei migliori piloti austriaci, ma ero ben certo che non sarebbe tornato a casa. Incominciò una lotta a brevissima distanza con *virages* stretti, rovesciamenti d'ala, tanto che non potevo fargli che scariche di pochi colpi, ma egli pure doveva puntare assai male, perchè non mi ha colpito. Dopo alcuni minuti giungevano due altri « Nieuport »; essi pure non potevano fare le scariche brevissime per la grande velocità e agilità dell'aeroplano nemico. Il pericolo maggiore oltre i proiettili era quello d'incontrarsi fra noi, perchè io fisso l'occhio sul nemico, non vidi durante lo scontro nessuno altro « Nieuport ». Passavo varie volte a 20 o 30 metri dall'austriaco senza che lui o io potessimo far fuoco. Rinunciai allora ad assalirlo in coda e puntai diritto sul fianco mentre egli era inclinatissimo

e riuscendo infine a sparare una trentina di colpi andando quasi addosso a meno di 20 metri e passandogli sopra con un forte colpo di timone. Anche gli altri facevano fuoco. Il nemico colpito incominciò la discesa precipitosa ed atterrò verso Remanzacco urtando un albero e rovinando le ali. Immagina quale spettacolo hanno veduto da terra tutta Udine e decine di migliaia di persone.

Quattro o cinque apparecchi a 150 e a 170 chilometri all'ora a poche decine di metri gli uni dagli altri, fra il fuoco delle mitragliatrici!

Siamo andati poi sul luogo della caduta: gli aviatori nemici feriti erano già stati portati via: l'osservatore è un tenente di cavalleria, polacco, di nobile famiglia. L'apparecchio era tutto chiazzato di sangue. Tutta Udine corse a vedere essendo domenica: vi erano generali, ufficiali esteri. Tutti avevano veduto e vennero a rallegrarsi con noi.

Sparai in tutto 70 colpi.

Ti racconterò tutti i particolari della caccia e della discesa quando verrò a casa. Vi saranno innumerevoli fotografie che mi procurerò.

Questo combattimento ha fatto gran chiasso a Udine e dintorni e in ogni luogo se ne parla. Ci verrà data presto una medaglia. S. M. il Re ha assistito al combattimento e ieri mattina venne al campo a congratularsi con noi e a vedere i nostri apparecchi: gli raccontai tutte le mie caccie e vittorie.

Il nemico non aveva bombe, faceva fotografie, gettò prima di atterrare la macchina fotografica che andò distrutta, ma trovammo nell'apparecchio lastre che sviluppate ci mostrarono la stazione di Udine coi dintorni. Non ho parlato ancora coi due aviatori feriti; l'osservatore è grave, il pilota ha una ferita al viso non grave. L'apparecchio era un « Albatros » di nuovo tipo, assai veloce: 150 chilometri all'ora, armato di 2 mitragliatrici. Abbiamo trovato nell'apparecchio 200 bossoli sparati ed un nastro intero di 250 colpi sparato anch'esso ed ancora più di un migliaio di cartucce.

E' questa la mia 5ª vittoria ufficiale e 6ª effettiva, ma per l'apparecchio abbattuto a Gorizia non potei avere i documenti necessari.

Oh, la divina ebbrezza del successo! Baracca scorda la sua solita lettera. Forse gli piace che la Mamma apprenda d'improvviso, dalla lettura dei giornali, che il suo Francesco si batte e vince e domina nei cieli della guerra.

17 febbraio 1917.

Ho letto stamani la tua lettera: ho fatto male forse a non telegrafarvi subito l'abbattimento dell'apparecchio, ma questa volta ho voluto lasciarvi leggere le notizie sui giornali e infatti nel *Corriere* del 15, nel *Giornale d'Italia* del 15 e in tutti gli altri giornali si capisce la mia parte presa nel combattimento pur senza che nomi siano stati fatti, poichè pare non sia permesso far nomi.

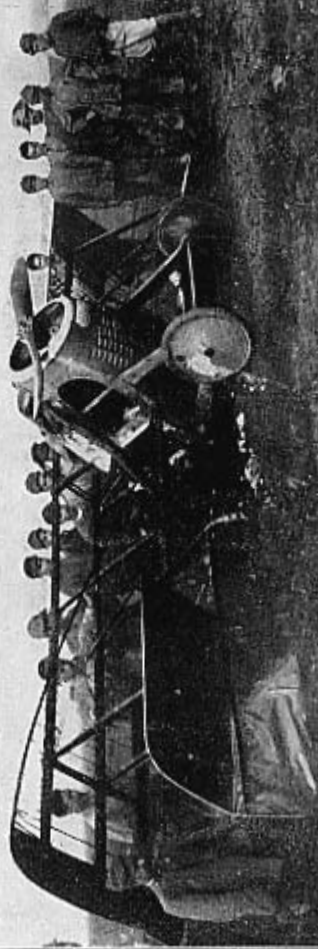
Avrai ricevuta la mia lettera del 13, continua ancora a Udine grandissimo l'entusiasmo per noi; vi è una sottoscrizione al fine consegnarci un ricordo della città. L'apparecchio abbattuto e rimesso... un po' su, con sopra le due mitragliatrici è esposto al pubblico a pagamento di una lira a favore della Croce Rossa. E' risultato chiaramente dai rapporti che io ho avuto la parte più importante nell'abbattimento.

Abbiamo avuto giorni bellissimi, grande attività aerea degli austriaci, combattimenti aerei, apparecchi nostri e nemici colpiti da proiettili, ma io non ho volato perchè ho avuto per diversi giorni un po' di febbre causata dal freddo preso in volo. Ora sto bene.

Vi rimando quattro fotografie del nemico abbattuto: le armi in esse non si vedono perchè erano già state tolte: se Papà vuol mandarne due copie al *Secolo Illustrato* le mandi pure, aggiungendo che questa è la mia quinta vittoria, avuta con due altri piloti. Così ho al mio attivo: tre apparecchi nemici abbattuti da me solo e due apparecchi abbattuti con altri piloti (quest'ultimo e quello di Caporetto del settembre). L'apparecchio danneggiato in territorio nemico, di cui fu constatata la caduta e che perciò non conta nel numero ufficiale è quello del 16 maggio a Gorizia.

Ti mando un'altra piccola fotografia del mio « Nieuport »; vedrai nella parte avanti della fusoliera una piccola coccarda che segna il foro dove entrò il proiettile nemico di mitragliatrice che mi forò il seggiolino.

Hai letto sui giornali i resoconti della caccia, ma sono molto sbagliati e confusi e diversi in genere dal vero. Per esempio: un solo nemico venne su Udine e non due: l'altro ritornò indietro almeno un dieci chilometri prima della città e nessuno di noi lo vide.

Presto gli tocca una gioia grande: quella di comandare una squadriglia. Egli sa che potrà moltiplicare, con

LO « SPAD » DI BARACCA INCENDIATOSI APPENA ATTERRATO AL CAMPO DI SANTA CATERINA, DI RITORNO DA UN VOLO DI GUERRA

l'esempio, il suo stesso rendimento bellico. E tutti i suoi collaboratori saranno tempre di eroi.

10 aprile 1917.

Tra breve, forse fra una diecina di giorni, formerò una squadriglia di pochi scelti piloti, montati tutti su nuovi apparecchi, rimanendo dove mi trovo.

Pochi giorni or sono, abbiamo avuto al campo la visita di Cadorna e Porro, che si sono interessati ai nostri apparecchi e ai nostri voli. Cadorna mi ha riconosciuto dopo 5 anni che più non mi vedeva da Tor di Quinto a Roma: è allegro e svelto come un giovanotto, coi suoi 70 anni.

L'altro ieri un idrovolante all'alba, inseguito dai « Nieuport », verso Palmanova, a 2000 metri è stato colpito in pieno da un colpo di cannone incendiandosi e andando in pezzi. Il tempo continua pessimo sulla fronte: quasi nessun volo per i forti venti, le nubi e le nebbie: sembra essere ancora in pieno inverno.

Siamo stati a trovare il tenente austriaco ferito a Udine; è molto malandato, ha ancora la ferita aperta ma guarirà, gli portai le fotografie dell'apparecchio, gli ho promesso un pezzo d'elica per ricordo e dei libri da leggere. La madre sua chiede con insistenza notizie per via della Svizzera: abbiamo saputo che è il terzo figlio, superstite unico della guerra e che la sua famiglia tiene un centinaio di nostri prigionieri che lavorano nei loro

campi e sono molto ben trattati. Non ho ricevuto la *Vedetta* nè ho letto sul *Carlino* cose che mi riguardano. Con lettera del Comando Supremo mi è stato comunicato che mi viene considerato come abbattuto anche l'apparecchio a Biglia nelle linee nemiche il 23 agosto. Non so se ricordate: lo attaccammo io e Ruffo, ma quando io era già a 130 metri dal nemico, mi fece una manovra per la quale io rimasi sotto il suo fuoco senza poter adoperare la mia mitragliatrice, e l'osservatore che mi faceva fuoco non vide Ruffo che giungeva nel tempo stesso sul lato opposto colpendolo in pieno: è una delle motivazioni della mia ultima medaglia. Perciò a me pure sono stati riconosciuti 7 apparecchi abbattuti.

Ieri fui con Ruffo a Cervignano per vedere il pezzo di timone caduto dall'ultimo velivolo austriaco che attaccò sul Carso e che ritornò nelle sue linee. Il timone è nella collezione dei cimeli di guerra del Duca d'Aosta. Il Duca ci fece entrare, ci ricevette egli stesso molto cordialmente e ci mostrò gli oggetti del suo piccolo museo.

Una metà del timone asportato da palle di mitragliatrice si è staccata dal resto ed è caduto da noi. Caso raro e forse unico nella storia! Sono sempre molto occupato e non posso rispondere a tante lettere che mi giungono.

La primavera del 1917 segna per l'aviazione di guerra un periodo fausto di sviluppo. Non più radi ed isolati gli aviatori; non più problematici gli apparecchi. L'industria nazionale si pone in eccellenti condizioni di produttività e le squadriglie si moltiplicano, e si moltiplicano contro gli sforzi offensivi del nemico le belle imprese nostre. Baracca è sempre nella sua linea di primato.

27 aprile 1917.

Ho abbattuto ieri alle 11 il mio ottavo apparecchio nemico in un combattimento impressionante sul Carso: ero in crociera con Olivari e il sergente Gorini, quando entrò nelle linee un « Albatros » da ricognizione. Fu attaccato da Olivari che ebbe la mitragliatrice inceppata al terzo colpo e dovette ritirarsi dal combattimento. Il nemico rientrò nelle sue linee e salì ancora ritornando verso Gorizia dirigendosi risolutamente dentro, sui 4400 metri. Io pure mi ero portato alla sua quota ed aspettai ad assalirlo quando si trovò a qualche chilometro sul nostro suolo. Lo affrontai sotto il fuoco della sua mitragliatrice con una manovra rapidissima e con una raffica di proiettili sul fianco, discese di un centinaio di metri

difendendosi con destrezza. Dopo una raffica bene aggiustata incominciò la discesa verso Monfalcone. Allora col sergente Gorini, che era giunto, lo chiudemmo con una serie di attacchi a brevissimi intervalli costringendolo a ritornare verso Gradisca; l'apparecchio scendeva sempre inclinatissimo, il pilota doveva essere già ferito gravemente, ma temevo riprendesse la direzione delle sue linee e continuai gli assalti rapidissimi e il fuoco.

In un assalto giunsi a 10 metri circa dalla coda del nemico, in un altro mi trovai vicinissimo a Gorini, entrambi poi in una densa nube bianca sui 2000 metri: l'osservatore fece fuoco diverse volte nella discesa e lo vidi distintamente, sui 1000 metri cessò e si rovesciò nella carlinga colpito gravemente.

L'apparecchio poi prese la direzione del S. Michele e toccò terra presso un monumento ai nostri caduti di Cima 4 sfasciandosi e spaccandosi in due parti. Lo seguii fino a 100 metri, poi ritornai al campo. Sparai fino all'ultima cartuccia che avevo nel nastro, trecento colpi circa e Gorini un centinaio. Non potei recarmi sul posto per la gran distanza da qui e le occupazioni che abbiamo. Gli aviatori sono morti entrambi: non ho ancora saputo chi siano.

I resti dell'apparecchio ritirati al parco li ho veduti oggi, la fusoliera crivellata di colpi. Mi è stato riferito che il pilota fu colpito da 5 proiettili e deve essere morto in volo. Ho preso per me il timone e molti strumenti di precisione. Sono felicissimo per questa mia nuova vit-

toria col mio « Nieuport ». Mi dispiace di non potervi scrivere più spesso, ma ho qui ammucchiato un pacco di lettere alle quali non ho tempo di rispondere, perchè sono sempre in movimento e alla sera assai stanco.

Ti parlerò di una mia prima incursione in territorio nemico a scopo di ricognizione strategica. Il 25, sul mezzogiorno, partii puntando nella vallata del Gail a Mauthen, nord di Tolmezzo, oltre il nostro confine al di là della Carnia e raggiunsi Sillian, Innichin, Toblach, vedendo e fotografando, e continuai oltre la valle della Drava fino a Brunech, nella valle della Rienz, giungendo a Brixen (Bressanone); di queste località ho portato indietro fotografie interessanti: nessuno aveva volato fin là.

Ritornai fra montagne altissime, passando su Cima Dodici (3004 m.); feci il viaggio fra i 3500 e i 4 mila metri. Ritornai dopo aver percorso 400 chilometri circa, senza alcun inconveniente; era una magnifica giornata e lo spettacolo dei monti coperti di neve, delle vallate, fiumi, ferrovie, città austriache, era meraviglioso. Non avevo altro pericolo che dover scendere fra i monti per *panne* di motore e restar prigioniero perchè ho percorso più di 250 chilometri in territorio nemico. Non mi fu tirato un colpo di cannone; passai su un campo d'aviazione nemico che ho fotografato; nessun apparecchio si alzò in caccia, ma non mi avrebbero raggiunto.

Olivari nello stesso giorno si recò su Villach, cinquanta chilometri al di là della Pontebba, e fece delle

belle fotografie: fu attaccato sulla città da tre apparecchi da caccia e se la cavò bene respingendoli e cacciandoli indietro: erano meno veloci.

Vedi che impiego bene il mio tempo e tutto ciò che faccio è assai interessante, ma spesso mi sento un po' stanco.

UN'ALTRA VITTORIA NELLA SEMPLICITA' DI UN RAPPORTO UFFICIALE

L'eroe è stanco, ma di scrivere. Di volare e combattere mai. Dopo pochi giorni ecco un'altra vittoria, che ci piace far rivivere, nella sua epica semplicità, attraverso le scarne parole del rapporto ufficiale.

10 maggio 1917.

Partito per un volo di caccia ho incrociato fra Plava e Vippacco. Alle ore 9,50 circa ho veduto due velivoli nemici, che poi ho riconosciuto da caccia assai veloci, entrare nelle nostre linee l'uno dietro l'altro a distanza di 300 metri. Volando sopra di essi a circa 500 metri (ero sui 4200) ho aspettato il momento opportuno e sono disceso sul primo, che volgeva da Vertoiba verso Gorizia, piazzandomi a 30 metri dietro e facendogli una scarica di circa 60 colpi; il nemico sorpreso non ha avuto il tempo di sfuggire al mio attacco e dopo pochi movimenti disordinati è precipitato; nel tempo stesso che il nemico incominciava la caduta udivo una scarica rapidissima a poca distanza che evitavo con una brusca mossa e vedevo l'altro apparecchio da caccia che passava circa 200 metri sopra la mia ala sinistra in discesa; il nemico mi aveva fatto fuoco attaccandomi davanti, ma per la direzione stessa dell'attacco non ebbe tempo che di scaricarmi con-

tro una ventina di proiettili. Il mio velivolo rimaneva colpito da tale scarica da una pallottola che attraversava piano fisso e fusoliera sfiorando il cavo del timone di direzione. Causa l'attacco di questo apparecchio non potei seguire la caduta dell'altro. Ero sceso a 3200 metri e vedevo intanto 3 velivoli di ricognizione passar sopra altissimi e dirigersi nelle nostre linee; ebbi il tempo di muovere all'attacco di uno di essi sui 4000 metri, ma il velivolo che trovavasi già nel ritorno sulle linee discese facendo fuoco da circa 300 metri. Non credetti opportuno far fuoco da tale distanza. Circa alle 10,30 trovandomi sui 4000 metri ad ovest del Monte Sabotino udii dietro di me una scarica che evitai con brusca mossa, scorgendo nel tempo stesso un caccia nemico che mi assaliva a 100 metri di distanza. Il nemico volse subito sulle sue linee e sfuggì al mio contrattacco. Il velivolo abbattuto era da caccia ad un sol posto, dell'ultimo tipo coi montanti incrociati, assai rapido (circa 175 all'ora) e i due altri dai quali fui attaccato dello stesso tipo. Discesi per insufficienza di benzina al campo di Borgnano.

Da notizie per telefono avute dall'Ufficiale comandante l'osservatorio di Villa Fausta, mi fu fatto noto che il nemico nella caduta volse verso il Vallone, poi di nuovo verso Gorizia e quindi verso sud, andando a cadere ad est di Vertoiba dietro la quota 102 non lungi dalle nostre linee. Il sottotenente Baracchini della 76ª Squadriglia asserisce di averlo visto cadere a vite e toccare terra nella stessa località incendiandosi.

Fin dai primi giorni della grande battaglia di maggio, il Comando Supremo ha autorizzato l'Agenzia Stefani a comunicare i nomi degli aviatori vincitori nei singoli scontri aerei.

A Lugo, c'è una Donna che freme di gioia infinita leggendo cogli occhi e col cuore le brevi frasi dei comunicati. E Baracca lo sa.

18 maggio 1917.

Non vi telegrafai le mie vittorie perchè sapevo che le avreste lette nei comunicati Stefani. Da quando l'offensiva è cominciata si vola moltissimo: in media 5-6 ore di crociera al giorno con qualunque tempo, perciò sono sempre un po' stanco. Non scrivo nè mi occupo di nessun'altra cosa che non sia il volo.

Per quanto noi si abbiano molti velivoli e molti pure gli austriaci, l'aviazione sulla nostra fronte è ancora lontanissima dall'attività che si svolge in Francia; però sono ora più frequenti gli scontri aerei. Io con tante ore di volo non ne ho avuti che due di seri, quelli del 10 e del 13.

Nel combattimento del 13 attaccammo io e Ruffo

tre « Albatros » che venivano su Cividale: il mio scontro fu breve: a gran velocità da 4000 metri, piombai su uno di essi e dopo una sessantina di colpi, mentre l'osservatore nemico faceva fuoco, il pilota avversario deve essere stato colpito a morte perchè l' « Albratros » s'impennò, si rovesciò e venne giù a picco. Sparai gli ultimi colpi a 20 metri di distanza e vidi l'osservatore nemico alzare le braccia, credo per lo spavento. L'apparecchio precipitò su Monte Corada, sulle nostre linee sul versante battuto dalle artiglierie austriache che finirono di distruggerlo sparando a *shrapnells* a tutti quelli che si accostavano. Nella notte si portarono via i resti; il timone ho potuto averlo. Il pilota era irriconoscibile, l'ufficiale osservatore, caduto fuori dell'apparecchio prima della caduta, credo non sia stato ancora trovato.

Volo di continuo nelle mie crociere sulla battaglia: lo spettacolo è impressionante, nel giorno nubi di fumo giallo cupo si alzavano fino a 2000 metri; le colline bersagliate sono coperte di proiettili scoppianti. Scendiamo noi pure spesso a poca altezza sulle trincee scaricando le mitragliatrici: tanto gli austriaci che noi abbiamo apparecchi che volano sulle linee a poche centinaia di metri, fotografando il terreno e mitragliando le trincee. Gli austriaci sono ben preparati ed hanno posizioni fortissime, ma i nostri fanti avanzano ugualmente: l'offensiva durerà forse a lungo, sarà un buon colpo contro il nemico. Poi vedremo cosa succederà in seguito, se la Russia ci

aiuterà, ma la guerra sarà ancora lunga e non finirà tanto presto.

Ho ricevuto le tue lettere, ricevo moltissima corrispondenza, ma purtroppo non ho tempo di rispondere a tutti. Non sono molto stanco, mi riposo molto, perciò non preoccupatevi troppo per la mia salute; sopporterò benissimo anche questo periodo di voli intensi; mi guardo molto dagli apparecchi da caccia nemici ed è difficile che mi sorprendano. Piombai giorni sono su uno di essi che aveva abbattuto un nostro velivolo da ricognizione, ma giunsi qualche secondo dopo, troppo tardi e l'altro si allontanò; forse era quel pilota austriaco, un tenente conte X, che egli pure ha abbattuto dieci dei nostri come si legge nel comunicato austriaco.

E' imminente il secondo anniversario dell'entrata in guerra. I soldati celebreranno la data con un rito degno di loro, combattendo la decima battaglia dell'Isonzo. Da Tolmino al mare un prolungato bombardamento disorienta il nemico. Imponenti forze muovono all'offensiva, conquistando il terreno palmo a palmo. Dal cielo gli aeroplani tricolori, vigili occhi dell'esercito scrutano orizzonti vasti, per scorgere la vittoria. E rapporta:

20 maggio 1917.

Partito in crociera alle ore 9 giungevo sulle nostre linee al Vodice sui 2400 metri di quota e incrociavo, fra Gorizia e il Sabotino a tale quota, non potendo sa-

lire oltre le nubi. Circa alle ore 9,30 mentre percorrevo le linee da Monte Santo verso Plava vedevo due nostri « Spad » inseguire due « Albatros » scesi sui 1500 metri circa. Vidi pure un altro nemico da caccia ed altri apparecchi che bene non distinsi in direzione dell'altipiano di Bainsizza. Uno degli « Albatros » attaccato da presso da uno « Spad » lo vidi precipitare, ma non lo seguii nella caduta poichè davanti a me un altro nemico a distanza si dirigeva dal Jelenick su Monte Corada. Lo attaccai circa su Globna a 2200 metri di quota; gli scaricai la mitragliatrice con palle incendiarie sul piano destro e continuando a sparare gli giunsi dietro a 30 metri, quando vidi le fiamme levarsi a bordo, in due punti, dietro le spalle del pilota e di fianco all'osservatore che ancora faceva fuoco e, un istante dopo, l' « Albatros » precipitava in fiamme lasciandosi dietro una colonna di fumo. Caduto a terra al sommo della quota 363 ad est di Plava vidi una gran fiamma levarsi ed una colonna di fumo nero che continuò per circa un 1/4 d'ora. Alle 10,15 due altri velivoli nemici si dirigevano su Monte Corada ma subito si allontanavano al mio arrivo scomparendo, fra le nubi, verso est.

Le sue relazioni sono ad un tempo concise e minuziose; nessun particolare gli sfugge. Analizza il nemico nel suo aspetto, comanda a se stesso fulmineamente i movimenti di offesa, attacca a sangue freddo, senza perdere un solo istante il dominio dei sensi e della volontà. Come non dovrebbe arridergli il successo?

Dicono ancora i rapporti dei voli di crociera:

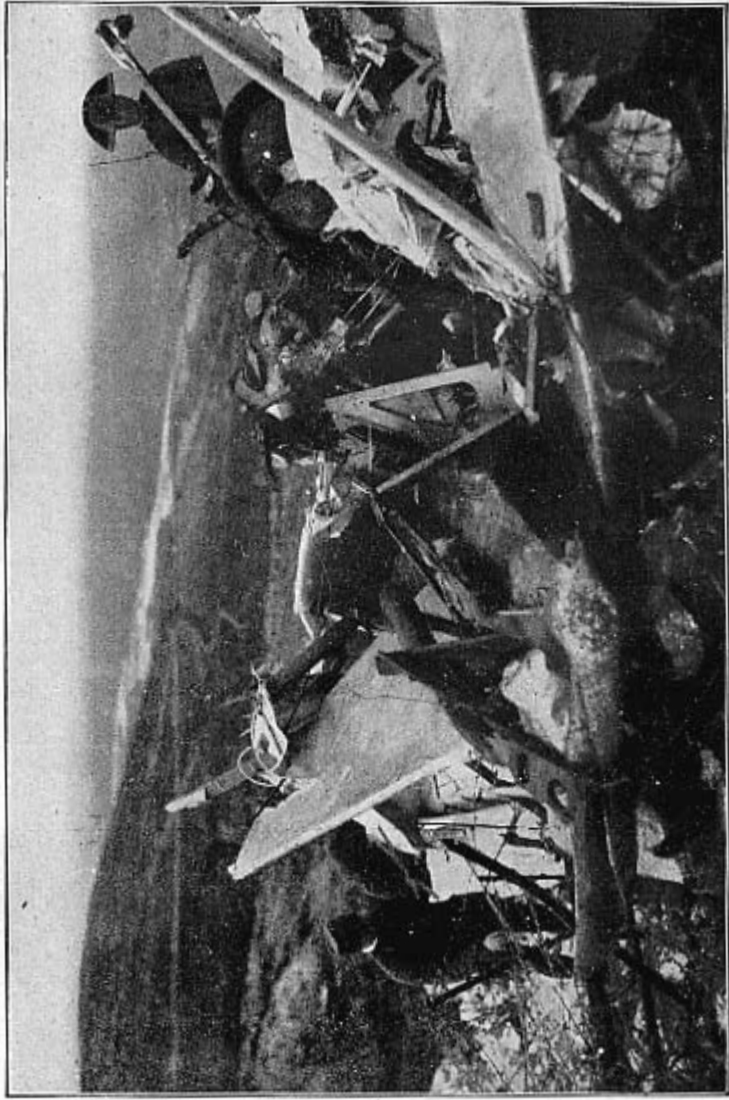
21 maggio 1917.

Alle ore 8,40 incrociando da Monte Santo verso Plava ho avvistato due piccoli velivoli assai veloci a nord di Castel Monte. Non distinguendo se fossero nostri mi son diretto verso essi ad una quota di 3800 metri; avvicinatomi riconobbi i due velivoli che erano sui 4000 metri per nemici da caccia; scendevano verso di me ed attaccai combattimento con entrambi; dopo una scarica bene aggiustata, uno di essi si allontanò e ne sopraggiunse un terzo; fui attaccato a varie riprese e contrattaccai a mia volta con brevi scariche per la durata forse di cinque minuti: i nemici erano assai abili e volteggiavano con destrezza talchè era difficile poterli puntare. Il combattimento era sceso sui 2800 metri verso

Monte Corada; dopo una scarica bene aggiustata contro uno dei nemici anche questo discese rapidamente verso le sue linee inseguito da un « Nièuport » che allora era giunto; il terzo caccia si sottrasse al combattimento prendendo quota e allontanandosi nel suo territorio. I due primi apparecchi nemici erano monoposti del tipo coi montanti incrociati, il terzo era pure monoposto, ma con un montante diritto per parte come il « Nièuport ».

23 maggio 1917.

Partito di scorta ai « Caproni » sono giunto nelle linee in testa tenendomi al fianco del gruppo che era molto scaglionato in profondità con gli apparecchi a quota variabile dai 2400 ai 3500 metri. Volando sui 2800 metri scorsi in direzione di Gorianstro un velivolo nemico che moveva ad assalire un « Caproni » che trovavasi circa a sud di Comen. Avvicinai il nemico che era un caccia sparandogli di fianco ma un solo colpo partì dall'arma che si inceppò irrimediabilmente. La minaccia valse a far desistere il nemico dalla caccia: fu assalito subito dopo da un altro « Spad » ed il caccia avversario per sottrarsi all'attacco discese di quota. Lavorando per disinceppare l'arma vidi pochi minuti dopo a nord di Comen un « Albatros » da ricognizione che attaccava dietro un « Caproni »; mossi contro di esso minacciandogli un attacco, e poco dopo infatti, desistette e si difese dal mio velivolo col fuoco della mitragliatrice sparata dall'osservatore. Vidi complessivamente due « Albatros » e due caccia nemici.

Sono partito alle ore 7,15 verso Gorizia; circa le 7,45 vedevo da 4000 metri due velivoli nemici « Albatros » che prendevano quota verso le nostre linee; uno di essi entrò dal Vodice verso il Sabotino sui 3400 circa. Discesi a spirale su di esso attaccandolo da solo e in discesa, ma per la grande velocità acquistata e non avendo giustamente apprezzato la distanza non potei sparare che una ventina di colpi dopo i quali dovetti cessare il fuoco e gettarmi da un lato per non investire il nemico dal quale passai da una ventina di metri, vedendo mitragliatrice e osservatore che sorpreso non faceva fuoco. L'« Albatros » si sottrasse cambiando rotta e picchiando nelle sue linee. Circa le ore 8,30 da 4000 metri vidi un « Nièuport » 80 HP attaccare un « Albatros » sui 3000 metri ed obbligarlo a discendere con una scarica; non ebbi il tempo di concorrere al combattimento, seguii l' « Albatros » che vidi allontanarsi verso Aidussina.

QUELLO CHE RIMASE DI UN APPARECCHIO ABBATTUTO DA BARACCA
SU CIMA 4 DEL S. MICHELE

LA grande offensiva degli altipiani è imminente. Si tratta di consolidare il vantaggio acquisito con la presa di Gorizia. Tutto l'esercito è teso in un gigantesco sforzo. Tutte le risorse e le efficienze sono adunate sulla linea d'attacco. Non potrà mancare l'ala guerriera di Baracca.

5 giugno 1917.

E' giunto questa sera l'ordine di partenza, perciò domani mattina prendo il volo per altre terre. Avrei voluto scriverti più a lungo, ma ho tante cose da fare!! Ti farò sapere poi dove sarò e dove mi fermerò qualche tempo. Il giornale di stamane ti avrà portato notizie della mia vittoria del 3 alle ore 9,30: ero in crociera a 5000 metri al di là delle linee quando vidi tre « Albatros » arrivare su Plava, uno vicinissimo all'altro; cominciai a discendere adagio adagio e appena vidi che uno era un 300 metri lontano dagli altri due gli piombai

addosso e dopo un centinaio di proiettili era in fiamme e precipitava un chilometro ad est di Quota 363 di Plava, nelle sue linee. Mi aveva fatto un fuoco assai celere, ma io puntai meglio di lui e il mio attacco fu rapidissimo e a 20 metri di distanza.

Gli altri due volsero subito indietro, ma non arrivarono in tempo a portare aiuto al primo. Sono stato poi in auto sul Monte Coarda ed ho veduto col cannocchiale il luogo dov'è caduto. Quello che cadde il 20 maggio su Quota 363 è stato ricuperato perchè la fanteria è passata oltre: i due aviatori furono trovati ancora fra i resti dell'apparecchio, carbonizzati, e la stessa sorte avranno avuto gli ultimi due.

Per ora non vi è probabilità di licenze, dopo un po' di sosta incomincia un altro periodo di attività.

Ho saputo da Peppino che il mio apparecchio del 1. maggio andò ad atterrare a Nabresina costrettovi dal mio fuoco; credo mi sarà numerato come un'altra vittoria avuta.

Non ho potuto avere ancora notizie dagli austriaci, perchè cadono la maggior parte nelle loro linee, perchè li attacchiamo anche di là, come l'ultimo mio di Plava e nessuno è rimasto vivo da noi.

Scrissi una lettera all'on. Rava perchè ricevetti da lui una lettera da Roma, di congratulazioni ed auguri.

Scrivi ora alla 91ª Squadriglia Aeroplani.

6 giugno 1917.

Partito in caccia, incrociando fra Arsiero, Asiago e Cima Cardiera, trovandomi circa fra Ospedaletto e Grigno ho veduti colpi antiaerei assai vicino che ho ritenuto diretti al mio velivolo: altri colpi ho veduto poi verso Cima Dodici. Mi sono diretto ad attaccare l' « Albatros » il quale volse verso di me. Lo assalii sul fianco destro a brevissima distanza, ma il nemico assai abile volteggiavasi e difendevasi assai bene senza mai lasciarmi il tempo di puntarlo con precisione. Sotto il suo fuoco feci diverse raffiche di 10-15 colpi una delle quali ben diretta costrinse l'avversario a picchiare decisamente nelle sue linee al di là di Borgo; lo incalzai da presso ma l'arma dopo un centinaio di colpi si inceppò e nella manovra per disincepparla perdetti di vista il nemico che al di sotto dei 3000 metri continuava a scendere assai inclinato. Nessun altro apparecchio nazionale partecipò allo scontro. Dieci minuti prima dello scontro avevo incrociato due « Nieuport » con direzione Asiago. Lo scontro fu alle ore 9.

E scrive ancora alla mamma:

8 giugno 1917.

Avevo preparato una lettera raccomandata da spedirti il giorno 6, ma mi è mancato il tempo perchè ho dovuto partire in poche ore verso questo nuovo fronte con tutta la squadriglia della quale ho preso il comando.

Nel pomeriggio di oggi mi recherò in volo a Udine e prenderò le lettere lasciate là e te le manderò subito. Mi rincresce di avervi lasciato senza notizie parecchi giorni, ma sono stato occupatissimo pel trasferimento, per la consegna del comando preso, per il nuovo campo da sistemare e per il servizio di sbarramento aereo che subito è incominciato e non dà tregua.

Per ora vi sono qua pochi apparecchi austriaci: in tutta la giornata di ieri i miei piloti che hanno volato ininterrottamente non hanno veduto un solo nemico. Stamane ho avuto un combattimento su Cima Caldiera e Ospedaletto in Val Sugana con un « Albatros » e sono arrabbiatissimo per non averlo potuto abbattere; ma il pilota nemico era assai abile e la mitragliatrice dopo 100 colpi si è inceppata. Però l'ho colpito bene perchè è sceso molto inclinato nelle sue linee e l'ho perduto di vista che scendeva ancora verso Levico.

Olivari prima di venire qua con me si è spinto fino alle linee su Monte Santo ed ha abbattuto un « Albatros » che era alle prese da 10 minuti con un nostro « Nièuport », l'apparecchio nemico si è spezzato in volo ed è precipitato dietro Monte Santo.

L'eroe è buono. La caratteristica più saliente di nobiltà di questa superba figura di combattente, è la sua gentilezza d'animo, è la sua affettuosità serena. Protagonista di imprese che hanno del leggendario, spregiatore della morte e del pericolo, mentre recide il filo delle altrui vite, in difesa della Patria, è spiritualmente limpido come un sacerdote nell'offerta. Egli offre alla sua terra: l'Italia. E dalla tragedia subitamente ridiscende al piano mite dei sentimenti più semplici.

Dice il rapporto sul volo di crociera del 7 luglio:

Incrociando sulle linee fra Gorizia e Castagnevizza circa alle ore 19,30 avvistando tre velivoli nemici che facevano quota nelle loro linee alle ore 20 circa internatomi verso Doriberg vedevo due piccoli caccia nemici che volgevano prima contro di me, quindi si allontanavano. Alle ore 20,30 da Castagnevizza a quota 3200 m. vedevo due nemici volgere da Gorizia verso Gradisca a quota di 3500. Presi a salire puntando contro di essi: un « Albatros » volse verso le sue linee, l'altro rimase sul Vallone del Corso: vidi a distanza di 1 chilometro circa sull'Isonzo uno « Spad » ed un « Nieuport ». Attaccai l'« Albatros » che volgeva da Oppacchiasella verso Castagnevizza sul suo fianco sinistro; l'apparecchio rispo-

se al fuoco, fece una forte picchiata e riprese la linea di volo; lo avvicinai di nuovo a 100 metri incominciando il fuoco da dietro: il nemico virò a destra e rispose al mio fuoco: interruppi il tiro, non potevo puntarlo bene e con rapidi movimenti mi portai di nuovo sul suo fianco destro, facendogli una raffica di colpi a meno di 50 metri. Il pilota nemico dovette rimanere colpito mortalmente, perchè l'apparecchio picchiò bruscamente, si rovesciò, fece un giro in vite e quindi le ali si staccarono frantumandosi e la fusoliera precipitò a picco nei pressi di Castagnevizza in luogo che non posso precisare poichè essendomi mancata la pressione nel serbatoio dovetti occuparmi del mio motore mentre scendevo, perdendo di vista l'« Albatros ». Scesi poi a 300 metri sulle trincee cercando i resti dell'apparecchio che non potei trovare data l'ora tarda e la poca visibilità. Durante il mio scontro non vidi apparecchi nostri.

Ed ecco come egli ne scrisse alla mamma:

11 luglio 1917.

La gioia vostra per le mie vittorie mi reca sempre grande soddisfazione. Ora veramente sono oppresso dalle occupazioni e dai voli, perciò scrivo rarissimamente. Ho una squadriglia di tutti ufficiali che volano molte ore al giorno, e il lavoro, e per i rapporti e per le riparazioni e cambi di apparecchi, è grande. Ho abbattuto il 14. apparecchio il 7 sera alle 8,40, nel primo volo che ho fatto sulle linee, dopo il ritorno dal Trentino.

Erano due « Albatros » velocissimi, a 3500 metri,

ho impegnato combattimento con uno di essi sul Faiti e dopo un vivo fuoco di mitragliatrici, sparati un 130 colpi a meno di cento metri di distanza, il pilota nemico dev'essere stato colpito mortalmente, perchè ho visto lo « Albatros » mettere la coda in alto, poi rovesciarsi con tutto motore e scendere in vite; e tale dev'essere stato lo sforzo sostenuto dalle ali che queste si sono spezzate entrambe contemporaneamente andando in cento pezzi e la fusoliera è precipitata a picco sui reticolati delle prime linee di Castagnevizza. Sono sceso a 300 metri sulle trincee: per l'aria mentre scendevo vi erano ancora pezzi di tela, di cèntine, montanti delle ali che cadevano. Ho potuto avere dell'apparecchio un montante. E' l'ottavo abbattuto in territorio italiano, cioè dentro le linee ed il nono abbattuto da me solo.

Vi consiglio di non venire ora a Udine, perchè sono troppo occupato; verrò io a Bologna mezza giornata, se volete.

Non ho terminato le mie avventure del 7 sera: al ritorno, alle 9,30, mentre il mio motorista riordinava l'apparecchio, per una scintilla del magnetino d'avviamento i vapori di benzina si sono incendiati a bordo e in pochi minuti l'apparecchio è andato distrutto in un gran fuoco.

E' molto tempo che non ci vediamo ed io pure desidero di rivedervi e baciarvi tanto, per essere un po' tranquillo...

Dopo 24 mesi di lotta, la sua gagliardia è intatta. La « squadriglia degli assi » è comandata da lui, asso degli assi. Tutti valorosi; sentite come Egli si entusiasma alle vittorie di un suo compagno, Ruffo di Calabria:

23 luglio 1917.

Fra pochi giorni compiranno i miei due anni di guerra ed ormai potrei ritirarmi, ma per quanto il lavoro sia gravoso e mi affatichi molto, ho adesso una bellissima Squadriglia — la più brillante che sia alla fronte e chiamata da tutti « la Squadriglia degli Assi », che non mi sento il coraggio di lasciarla.

Avrai letto delle ultime vittorie di Ruffo, delle quali io godo come se fossero mie, anche perchè egli appartiene alla mia squadriglia.

Anche se altri piloti dovessero sorpassarmi per numero di apparecchi abbattuti, non mi dispiacerà soverchiamente, poichè io ora devo limitare forzatamente il numero dei voli per le tante occupazioni del comando.

Fu bellissimo l'ultimo combattimento di Ruffo con-

tro 5 nemici. Mi recai nel pomeriggio sul luogo dove era caduto uno di essi incendiato: in una dolina del Carso, trovammo i resti dell'« Albatros » e il pilota morto che si era gettato fuori dell'apparecchio prima di giungere a terra; l'ufficiale osservatore si gettò egli pure fuori dell'aeroplano da 3000 metri per sfuggire alle fiamme e stasera non era ancora stato trovato.

Stamane ho scortato i « Caproni » con tutta la squadriglia a San Daniele del Carso. Quattro caccia nemici si alzarono, ma tosto si allontanarono alla nostra minaccia di attacco.

Mirabile è quest'altra narrazione, nella semplicità del rapporto ufficiale, di un episodio di « caccia »:

31 luglio 1917.

Partito in seguito a notizia d'incursione aerea nemica dal Corada sono giunto su Gorizia quando già una squadriglia nemica era rientrata nelle linee. Dopo avere incrociato a 3000 metri scendevo quando da 2800 metri avvistavo colpi antiaerei verso il Vodice e un velivolo nemico assai più alto che entrava nelle nostre linee diretto verso S. Martino. Feci quota rapidamente non perdendo mai di vista il nemico e girandolo dietro; il nemico piegò quindi verso sud-est dirigendosi verso S. Floriano. Un « Nièuport » 110 HP lo inseguiva a distanza; durante l'inseguimento, raggiunti i 3600 metri, quota del nemico, che incominciava a scendere con leggera inclinazione a

tutto motore, sorpassai il « Nièuport » a 20 metri d'intervallo scendendo io pure a pieno gas e lasciando dietro il nostro apparecchio quando l'« Albatros » trovavasi da cinque a 600 metri di distanza. Avvicinandomi al nemico questi apriva il fuoco e per due volte picchiò a pieno motore per aumentare la velocità, riprendendo poi la linea di volo, facendo fuoco, ma io parai a tale manovra la seconda volta, picchiando lo « Spad » quasi verticalmente e portandomi sotto e dietro il nemico cosicchè mi trovai a circa 30 metri di distanza dietro la coda dell'« Albatros » leggermente inclinato in discesa e quasi bersaglio fisso; puntai istantaneamente ed esattamente e dopo 6 colpi circa che vidi entrare con la scia luminosa entro la fusoliera, vidi uscire fumo e fiamme e interruppi subito il fuoco, mentre l'apparecchio incominciava una discesa precipitosa che si mutò in caduta mentre le fiamme lo avvolgevano interamente, facendolo precipitare a nord-est di Peuma. L'attacco avvenne su Oslavia alle ore 6,30 circa. Scesi a bassa quota sul luogo della caduta, quindi presi terra al campo di Borgnano recandomi subito sul luogo dell'abbattimento...

Baracca è ormai il leggendario cavaliere dell'aria. La sua fama è popolarissima tra le truppe, dall'una parte e dall'altra del fronte. Gode il prestigio d'invulnerabile; è l'aviatore nostro per antonomasia. Quando sulle trincee o sulle indifese città sorge cupa e rombante la minaccia dei velivoli crociati di nero, — gli strumenti nemici di

strage, — dalla folla degli armati e degli inermi si leva un muto impeto di gioia se all'orizzonte appare contro la insidia nemica la difesa degli aeroplani nostri. E si grida: Baracca! Talvolta si tratta d'altro aviatore, chè l'apparecchio contrassegnato col cavallo rampante non può essere onnipresente. Ma tutti sentono il bisogno di rincorarsi a quel gran nome invincibile.

Ecco come racconta alla mamma questa che è la sua 15ª vittoria:

1 agosto 1917.

Ieri alle 6,30 abbattevo il mio 15° velivolo nelle nostre linee, da solo. Ero partito in seguito a notizia di una incursione nemica e giunto sulla fronte, quando una squadriglia già ritornava, incrociai qualche tempo su Gorizia, e vidi altri apparecchi che entravano in territorio nostro in mezzo a colpi antiaerei. Dovetti salire ancora e a 3600 ingaggiai combattimento con uno di essi, un « Albatros » nuovissimo, assai veloce. La lotta fu come al solito brevissima, mi fece due discese velocissime, quasi a picco, riprendendo quindi la linea di volo e facendo fuoco celerissimo, ma riuscii a mettermi in buona posizione e dopo pochi colpi vidi le fiamme svilupparsi a bordo del nemico che incominciò a scendere ardendo: sui tre mila metri l'ufficiale osservatore si gettò nel vuoto poi le fiamme avvolsero la fusoliera e le ali e l'« Albatros » precipitò a picco sulla collina di Peuma. Arrivai sul luogo della caduta un'ora dopo fra una folla grande di ufficiali e di soldati. Il tenente osservatore fu trovato un chilometro

circa lontano dall'apparecchio. Avevano gettato bombe su un accampamento di granatieri: una di esse aveva colpito l'auto di un colonnello che passava su una strada vicina, senza ferirli.

Le pallottole con scia luminosa che adoperiamo non dovrebbero comunicare il fuoco alla benzina, viceversa questo succede spesso, ed è un fatto molto impressionante veder bruciare un aeroplano a tre mila metri e gli aviatori che si gettano nel vuoto come sempre accade e sto pensando di non adoperarle più perchè è già il terzo cui faccio fare questa fine. Ma quelle pallottole sono di grande utilità per correggere la mira perchè si vede dove si colpisce, ed essi pure, gli austriaci, le adoperano. Quello di ieri era uno dei 20 aeroplani che gettarono bombe sulle nostre linee.

Ho seguito giorni sono uno dei gruppi di « Caproni » su Idria: 30 chilometri dentro le linee nemiche: vidi dove caddero le bombe; riuscì assai bene e con nessuna perdita, grazie alla nostra scorta.

Ho sempre lo « Spad », altro apparecchio, ma stesso tipo, tutti uguali.

Olivari è in Francia per la scuola di tiro. E' caduto in Francia un altro mio amico, Savio, che aveva abbattuto tre apparecchi nemici; per incidente di volo, come Olivi.

ALTRI VOLI DI CACCIA

6 agosto 1917.

Partito in caccia, richiamato dalla segnalazione del Monte Corada sono giunto verso Tolmino a 4000 metri e ho veduto fra i colpi antiaerei due velivoli nemici a poca distanza sui 3200 circa verso il Kolovrat; sono disceso a picco su di essi alle ore 10,30 circa e i due « Albatros » assai prima che io li raggiungessi cominciarono a discendere verso le loro linee: avvicinai successivamente l'uno e l'altro a poche diecine di metri sotto il loro fuoco senza poterli mirare e fare agire la mitragliatrice poichè mi sfuggirono l'uno e l'altro con spirali strettissime in discesa vertiginosa, salvandosi nella valle ad est di Tolmino al di sotto dei 1000 metri, li inseguii fino a tale quota ritornando poi nelle nostre linee. Il mio velivolo fu colpito da una palla di mitragliatrice nel timone di profondità.

Il tenente Sabelli recatosi a tale ora a far fotografie sul campo di aviazione di Seebach assicura avervi veduto ritornare e scendere due apparecchi che con ogni probabilità erano gli stessi che io attaccai.

10 agosto 1917.

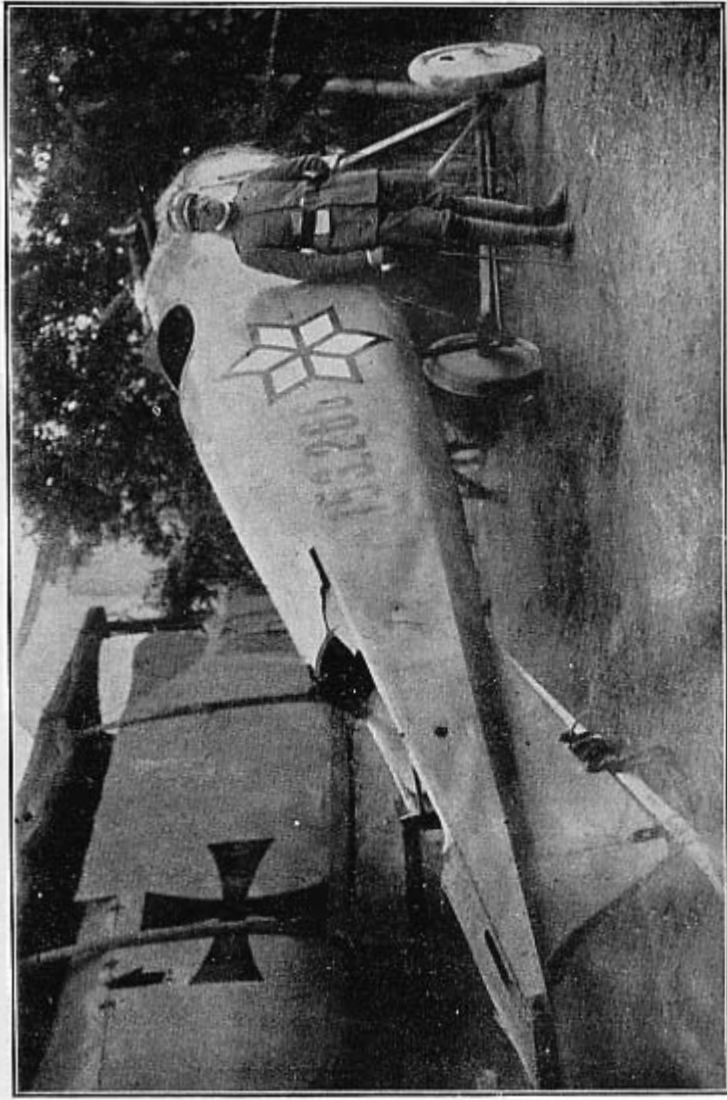
... Un altro apparecchio è stato abbattuto il 2 dai piloti della mia squadriglia, Ranza e Parvis. Io ebbi due altri combattimenti il 3 con Baracchini al di là di Monte Nero e l'« Albatros » scese giù nella valle della Sava e forse questa ci verrà segnata come una nuova vittoria, se si avranno notizie certe.

Un altro scontro con due « Albatros » ho avuto su Tolmino e i due nemici si dettero alla fuga scendendo in spirali strettissime verso le loro linee. Io ebbi un foro nel timone del mio « Spad ». Baracchini l'altro ieri fu ferito in combattimento.

Io continuo tranquillo la mia vita, solo spiacente di non incontrare più spesso velivoli nemici da abbattere.

. . . .

Avendo interrotta la mia lettera per la colazione vengo ora a sapere che l'apparecchio nemico caduto in Val Sava è stato attribuito a me ed a Baracchini; è la mia 16ª vittoria. Si sono prese le fotografie del luogo dove il velivolo è caduto e lo si vede molto bene. Ti descriverò poi questo combattimento sulle montagne del Monte Nero, 15 chilometri dietro le linee austriache presso il lago di Wocheim a 4000 metri, che fu molto interessante e l'« Albatros » si battè molto bene, ma era capitato assai male.

Con suprema sicurezza Baracca sgrana il fulgente rosario delle sue vittorie. Raccolto nella carlinga, l'occhio

15 GIUGNO 1918 - LA TRENTAQUATTRESIMA VITTORIA

intento e la mano pronta a diriger leve e manovrare armi, egli gareggia con le raffiche che si levano dalle profonde vallate alpine. Spazia nell'atmosfera infida, cavalca le nubi, impenna l'aguzzo muso del velivolo contro l'azzurra cortina, più su, più su, a prender quota per l'agguato. Ormai il fante che si cela nella melma sublime della trincea non lo scorge più, nè più gli giungono gli echi della battaglia. Nell'altitudine egli trova il silenzio, contro il quale lotta il ritmare dei motori. Nel silenzio della immensità affina le armi spirituali della decisione e della destrezza. Vola a picco, come alato cavaliere alla tenzone, quando scorge l'avvicinarsi del nemico. Fuoco, acrobazie, e ancora fuoco, poi una gran vampa rossastra accompagna la caduta dell'avversario. Baracca ha vinto una volta di più.

19 agosto 1917 (sera).

Stamane alle 7,20 ho abbattuto il mio 17° apparecchio nemico tra l'infuriare dei cannoni in terra e nel cielo. Lo spettacolo che da ieri all'alba vediamo è dei più terribili che si possa immaginare. Il terreno delle prime linee è coperto e sconvolto dal fumo e dagli scoppi di granate e proiettili di ogni genere; una nube di fumo giallastra si innalza fin verso i 2000 metri e in alcuni tratti più contesi il terreno è completamente coperto dal fumo dei proiettili.

Squadriglie di « Caproni » si susseguono a lanciar bombe a bassa quota scortate da squadriglie da caccia: dopo i bombardamenti delle retrovie ci abbassiamo a mitragliare le trincee e le riserve. Stamane e nel pomeriggio di oggi abbiamo scaricato le mitragliatrici nelle trincee e sulle strade dietro l'Hermada a 300 metri dal terreno: qualche ala forata ma nessun danno per noi. L'aviazione austriaca è quasi assente dalla lotta, se qualche apparecchio loro si mostra sulle linee quasi sempre è abbattuto o inseguito.

Un « Albatros » scortato da un caccia giungeva sta-

mane dall'Hermada verso Oppacchiasella a 2400 metri: gli sono piombato addosso, l'ho ingannato alla manovra, ha sparato, si è difeso, ma dopo neppure 15 colpi de' miei è andato in fiamme e dopo 200 metri di caduta le ali si sono spezzate e sono andate in cento pezzi e la fusoliera con gli aviatori è precipitata in fiamme vicino a Selo, presso le nostre prime linee, ma al di là. Se andremo avanti con l'offensiva lo troverò. Anche uno dei nostri è caduto incendiato da un caccia nemico.

Talvolta l'audacia non è assistita dalla fortuna, che viceversa protegge la fuga degli avversari. Nella prosa delle relazioni non traspare l'ira dell'aquila che ha mancato la sua preda. Ma presto o tardi, per chi combatte ogni giorno, verrà una occasione migliore.

20 agosto 1917.

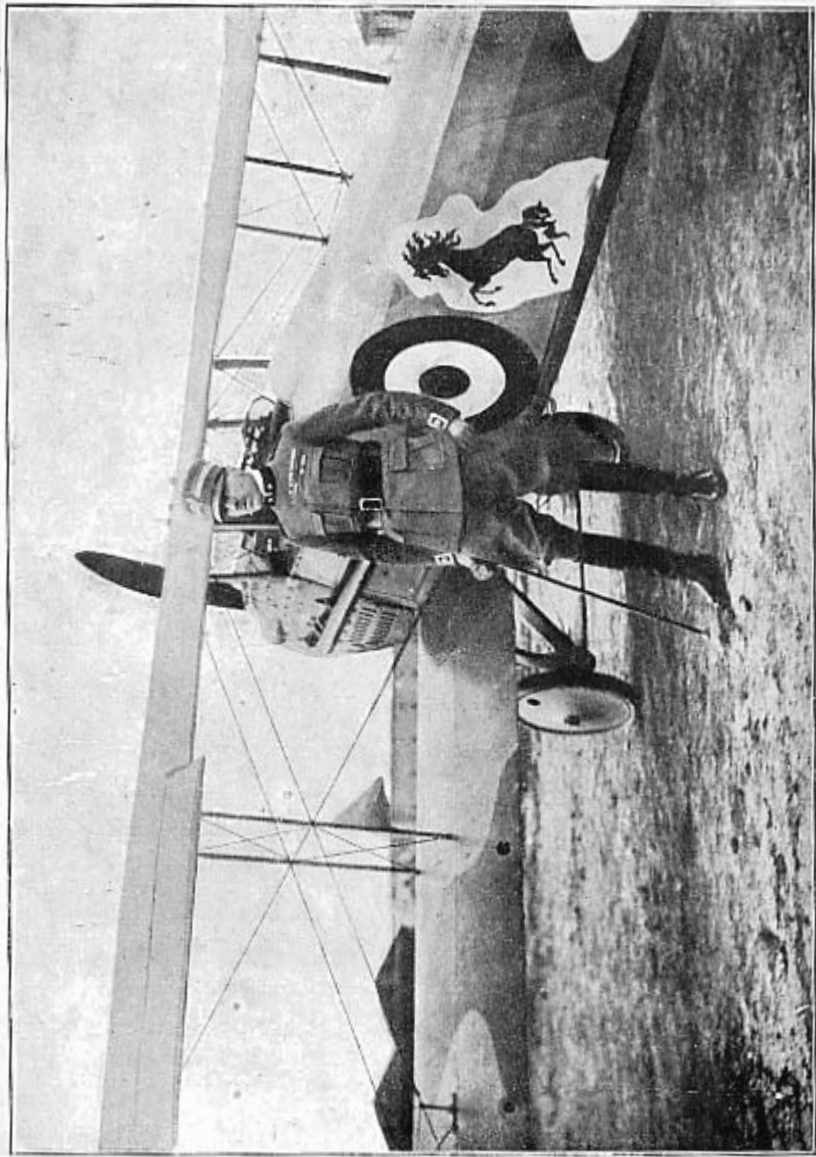
Scortato il primo nucleo di Caproni mi ero abbassato quando arrivando un secondo gruppo di Caproni avvistai un « Albatros » in direzione Comen; feci quota fino a 2500 metri.

Lo vidi attaccato da uno « Spad » che gli planò sopra e si allontanò, impegnai combattimento con l'« Albatros » circa su Voisciza; io volgeva da est verso ovest contro il nemico; virai a sinistra attaccandolo sul fianco sinistro con una prima raffica. Il nemico virò con volte assai strette facendo fuoco ad intervallo; feci altre raffiche; ma mi riusciva difficile il puntamento; l'« Albatros » picchiava e virava continuamente; mi trovai un istante dietro e sot-

to la fusoliera, ma non potei aprire il fuoco per non investire il nemico; passai 20 metri circa di fianco: vidi il pilota, non vidi l'osservatore che deve essere rimasto ferito; la mitragliatrice era abbandonata ed un lungo nastro pendeva fuori dalla fusoliera. Eravamo a 1200 metri quando il nemico picchiò forte e non potei più attaccarlo; discese assai basso e si allontanò verso Reifemberg. Vidi dopo di nuovo uno « Spad ».

28 agosto 1917.

Scortai un gruppo di 4 « Caproni » che eseguirono il bombardamento a 3000 metri di quota. Gli apparecchi non rimasero uniti e si sbandarono in tutte le direzioni. Seguii parzialmente il lancio delle bombe di due di essi: uno lanciò 4 bombe contemporaneamente che caddero a nord del vecchio campo di aviazione di Aisovizza in località V. Lokoici (carta 100.000), subito dopo lanciò insieme 3 bombe che caddero sul terreno presso la strada ad est di Aisovizza. Altre bombe di altro apparecchio scoppiarono nel terreno a nord-est di Aisovizza. Incrociando sulle linee vidi in distanza caccia nemici in crociera. Alle ore 19,20' circa giungevano da Ternova, a quota 2500, molti velivoli nemici; vidi distintamente 4 « Albatros » e 2 caccia avanzare molto uniti.

Mi trovavo a 3000 metri nelle linee nemiche, virando scorsi a 1000 metri più basso un « S. P. » inseguito ed attaccato da 2 caccia nemici verso il Monte Santo; picchiai forte per intervenire allo scontro, ma non ne ebbi

BARACCA E IL SUO FEDELE « SPAD » COL QUALE CONSEGUÌ LE ULTIME VITTORIE

il tempo; l'« S. P. » picchiò verso il Monte Santo senza difendersi; i caccia si abbassarono nelle loro linee, allontanandosi; vidi poi un fuoco sul Sabotino che doveva essere l'« S. P. » in fiamme.

La Squadriglia nemica subito si era allontanata e la vidi poi in distanza verso Ternova. Giunse l'ultimo gruppo di « Caproni » e vidi molte bombe scoppiare in mezzo al prato del Campo di Aisovizza.

Ed ecco infatti — a una settimana di distanza — la 18ª vittoria. Vittoria chiama vittoria; e dall'eroe non può farsi attendere a lungo.

1 settembre 1917.

Dopo circa un'ora e mezzo di volo fra l'altopiano di Bainsizza e il Vippacco incrociavo ad ore 19,30' sul San Gabriele a 2500 metri. Vi erano nelle vicinanze ed a quota superiore alla mia molti nostri caccia. Mi trovavo spostato più verso Nord rispetto agli altri e poco dopo avvistai una Squadriglia nemica con direzione Plava; puntai verso di essa, vidi 6 apparecchi fra i quali distinsi un caccia; girarono verso sud piegando subito nel ritorno verso Bainsizza.

Uno di essi piegò alquanto verso Gargaro; di fianco, più alto, un caccia nemico prendeva la direzione di Bainsizza. Attaccai il primo di essi che mi parve un Brandeburgo a quota di 2400 metri. Alle ore 19,40 circa su Gargaro. Feci una prima raffica di una trentina di colpi

a 100 metri sul fianco destro; mi trovai quindi dietro e con una forte picchiata mi abbassai poichè il nemico incominciava a discendere; continuai il fuoco seguendolo a 50 metri di distanza dietro finchè non lo vidi sparire, a picco, gravemente colpito sotto le ali dal mio apparecchio. Lo vidi di nuovo scendere rapidamente con strette spirali; mi abbassai fino a 1200 metri e seguii la sua discesa quasi fino a terra, perdendolo di vista, sotto le ali del mio apparecchio, nei boschi di quota 664 nord-est di Zagorie, dove l'« Albatros » deve essere precipitato.

Data l'ora tarda la visibilità era scarsa; il caccia nemico lì presso, ritengo non abbia veduto il mio attacco; i nostri caccia che incrociavano su Gorizia credo non abbiano veduto la Squadriglia nemica perchè erano spostati troppo a sud ed a quota troppo alta; riesce infatti difficile avvistare velivoli in volo all'alba ed al tramonto trovandosi a quota più elevata.

Nessun caccia dei nostri mi seguì nel mio attacco.

Nuove prove, nuovi successi. Il 6 settembre, nel cielo di Monte Corada, un altro aeroplano austriaco è abbattuto dall'infallibile tiro di Baracca.

LA DICIANNOVESIMA VITTORIA

6 settembre 1917.

Partito in caccia col tenente Sabelli, cui era affidata la prova di un motore, giunsi sul Monte Corada a quota m. 2400, vidi il segnale di avvistamento di aerei nemici e nello stesso tempo alle ore 18,30 sul Plava vidi lo « Spad » del tenente Sabelli volgere indietro e picchiare verso il Sabotino.

Un velivolo nemico là si dirigeva a quota m. 2000. Picchiai io pure; il tenente Sabelli attaccò il nemico planandoli sopra, mentre il nemico volgeva verso le sue linee; subito dopo attaccai io pure mentre l'« Albatros » eseguiva una stretta spirale; portato il combattimento sul Vodice vidi l'osservatore nemico far fuoco con palle fumogene. Attaccai di nuovo sul fianco destro e dietro a 100 metri di distanza, poichè non vedendo l'altro «Spad» temevo che sopraggiungendo mi potesse urtare. L'« Albatros » da bombardamento, colpito, cominciò a discendere inclinatissimo verso Gargaro, lasciando dietro gran quantità di fumo bianco; durante la discesa feci fuoco a raffiche varie volte a 100 metri; lo « Spad » del tenente Sabelli di nuovo mi oltrepassò a grande velocità facendo

fuoco sul nemico. A 1400 metri per evitarlo feci una volta, vidi di nuovo il nemico al di sotto di 1000 metri circa sul Gargaro. Lo perdetti sotto le ali del mio velivolo e non lo trovai più. Suppongo che abbia preso terra nei pressi di Zagorie e, non essendovi terreno scoperto, che sia andato sfasciato. Nessun altro velivolo prese parte alla lotta; scaricai circa 100 colpi; l'« Albatros » aveva un colore giallo scuro che si confondeva col terreno ed aveva l'impennaggio dipinto in rosso.

Alla Madre non scrive da tempo. N'è dolente ed esprime il suo cruccio in queste righe:

Mi accorgo di nuovo che da lunghissimo tempo non ti scrivo: sono occupatissimo, ora più che per il passato; l'offensiva nostra è in pieno sviluppo e continua. Si vola moltissimo e ad alte quote. Ricevo le tue lettere continuamente.

Il suo cuore lo sospinge ad una vaga promessa che riempiva di folle gioia Quella che attende: « Vorrei venire un paio di giorni a Lugo!... ».

Ma l'eroe prende il sopravvento: « . . . ma prima mi occorre il 20° apparecchio, senza del quale non mi muoverò di qua... ». La sua missione anzitutto.

18 ottobre 1917.

Siamo tutti rimasti desolatissimi per la perdita del bravo Olivari; eravamo insieme da quasi due anni e la nostra era una seconda famiglia, perciò il lutto che ci ha colpiti è ancora più grande.

Non ci possiamo spiegare come vecchio pilota quale egli era abbia potuto compiere una manovra così errata: questo fu dovuto a un momento di distrazione, forse, o di nervosismo.

Quando avvenne la disgrazia io ero in volo.

Abbiamo passato giorni assai tristi; martedì furono fatti i funerali che riuscirono imponenti. La tristezza rimarrà ancora molto tempo fra noi.

IL TRASPORTO DELLA SALMA DELL'EROE DAL PUNTO OVE CADDE AL CAMPO DELLA 91ª SQUADRIGLIA. A FIANCO L' « ASSO » FULCO RUFFO DI CALABRIA

IL 21 ottobre 1917, prima che l'offensiva austro-tedesca provochi l'arretramento delle nostre linee, avanti che il nemico, favorito dalle circostanze, riesca nel suo piano, è ancora Baracca che vince, abbattendo due apparecchi. Egli ha ora dinanzi a sè anche gli aviatori germanici, forniti di mezzi tecnici superiori ed addestrati alla guerra contro gli « assi » britannici e francesi. Ma il suo valore assoluto trionfa.

21 ottobre 1917.

Partito in caccia alle 12,10 ho incrociato fra il Corada e Tolmino a 4200 metri; ho veduto colpi antiaerei alle ore 13,20 presso Tolmino, là direttomi ho scorto 5 apparecchi austriaci nelle nostre linee che ho riconosciuto per caccia in pattuglia: fra quelli ho distinto un apparecchio dipinto in rosso. Ritenevo non mi avessero attaccato perchè dietro le nostre linee, perciò mi accostai ad uno di essi per riconoscerlo da presso; era un

« Albatros D. III »; ad un momento dato tutti si precipitarono contro di me col vantaggio della quota: sentivo diverse mitragliatrici in azione, uno di essi mi fece fuoco a 100 metri di distanza. Non potendo rispondere al loro assalto delusi il loro attacco abbassandomi di quota con strette spirali ed impennate fino a 3400 metri circa sull'Idrio; desistettero poi dall'attacco ritornando verso Tolmino; assicuratomi che il mio motore funzionava regolarmente e che non era stato colpito feci quota di nuovo fino a 4000 metri. Vidi i caccia allontanarsi nelle loro linee. Ritornando verso il Corada avvistavo 2 velivoli in direzione Bainsizza-Montesanto; e poichè le artiglierie nostre non facevano fuoco li giudicai italiani. Navigavano a 3900 metri circa, l'uno dietro l'altro a 200 metri di distanza; mi venne il dubbio che fossero nemici ed accostai il secondo dietro per attaccarlo a grande velocità circa ad Est del Cucco. Non fece fuoco e non si mosse ed all'ultimo istante dubitai che fosse italiano poichè essendo contro luce non vedevo i colori dell'apparecchio; con una forte impennata mi portai di fianco, il nemico virò rapidamente ad Est e solo allora vidi le croci nere e udii il fuoco della mitragliatrice nemica che evitai con due forti picchiate gettandomi sull'altro « Albatros » che si trovava avanti a me. L'« Albatros » virò ad Est, facendo vivo fuoco, lo attaccai sul fianco sinistro e pochi secondi dopo, sparati circa 60 colpi da 50 a 30 metri, il nemico precipitò cadendo abbandonato senza direzione, lasciando dietro gran quantità di fumo: suppongo sia pre-

cipitato verso il Kobilek. Seguii per poco l'« Albatros » che cadeva, quando vidi l'altro che a 400 metri di distanza mi seguiva. Volsi verso di esso a tutto gas, il nemico prese la fuga picchiando rapidissimo verso il Volnich; lo inseguii scendendo io pure a picco: quando giudicò che non poteva più evitare il mio attacco riprese la linea di volo aspettandomi e presentandomi la mitragliatrice di fianco; accostai manovrando per sfuggire ai suoi colpi e feci fuoco sul fianco destro a 100 metri di distanza. Dopo 40 colpi circa che vidi ben centrati con le palle luminose, l'« Albatros » si inclinò in avanti, si rovesciò e continuò a cadere disordinatamente e con spirali verso il vallone di Chiapovano. Mi pare sia caduto a Sud di Kochio vicino a terra sui boschi, mi mancò per breve il motore poichè avevo terminato la benzina del serbatoio supplementare e pochi litri mi restavano nell'altro serbatoio; inoltre perdevo acqua dal radiatore. Ritornai verso l'Isonzo e giunsi a bassa quota al campo di Borgnano. Il secondo attacco avvenne due minuti dopo il primo e circa su Madoni. Non vidi alcun velivolo nostro prender parte al combattimento: non ne avrebbe avuto il tempo.

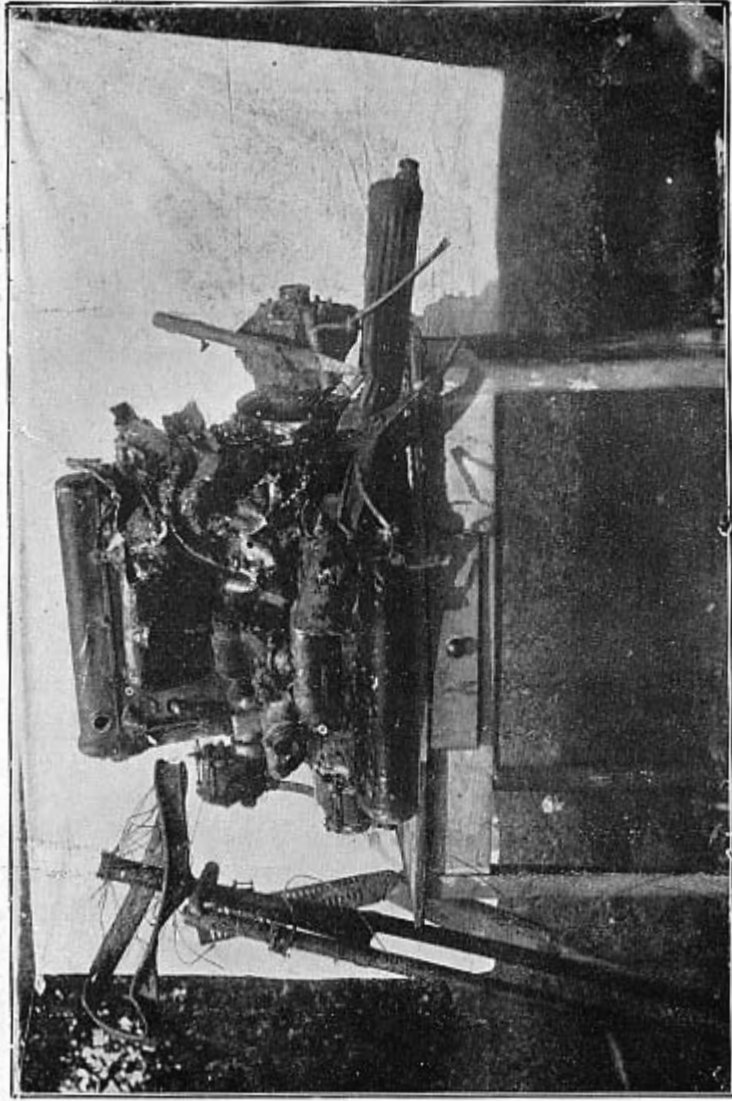
CINQUE DUELLI IN UN GIORNO

Cinque duelli aerei in un sol giorno! Ecco la tacitiana relazione che ne fa l'Eroe:

25 ottobre 1917.

Primo scontro: Partito con l'aspirante Pagliari alle ore 10,20, alle ore 10,50 a 4000 metri circa attaccavo un « Albatros » austriaco, circa sul Corada; sparato sul fianco sinistro una diecina di colpi il nemico incominciò a scendere ed a manovrare rapidamente, facendo fuoco, inseguito da me; desistetti dallo scontro verso i 3000 metri su Bainsizza causa l'attacco di quattro caccia nemici.

Secondo scontro: Alle ore 11,5 circa attaccavo un « Albatros » a 4200 metri sul Corada, non vidi più l'aspirante Pagliari; feci fuoco all'apparecchio di dietro e di fianco a breve distanza fino a 50 metri; l'apparecchio manovrava ma ritengo averlo colpito gravemente poichè incominciò a scendere, assai inclinato, in spirale, disordinatamente. Si riprese ad un istante continuando a scendere fin verso i 3000 metri, dove lo perdetti di vista sulla Bainsizza, perchè a mia volta attaccato da caccia nemici.

Terzo scontro: Con me attaccò l'aspirante Pagliari un « Albatros » entrato da Tolmino, traversò il nostro

I RESTI DEL GLORIOSO APPARECCHIO DI BARACCA: CARELLO, MOTORE E MITRAGLIATRICI

territorio rientrando verso Gorizia alle ore 11,10 circa lo serrai da presso; il nemico da 3800 incominciò a scendere picchiando a pieno motore, lo raggiunsi sulle linee di S. Marco a metri 100, quando vidi sopra di me a 10 metri circa uno « Spad » che lo attaccava. Obliquai a sinistra facendo fuoco di fianco mentre udivo pure il fuoco dell'altro « Spad » che seppi essere del Sig. Colonnello Piccio. Il nemico precipitò a picco dietro le colline di San Marco; virai dopo esser disceso oltre le nostre linee a 1500 metri di quota.

Quarto scontro: Alle 11,25 attaccai su Villa Fausta un caccia nemico che entrava nelle nostre linee, gli sparai 10 colpi circa ed il caccia discese velocissimo verso l'Hermada continuando basso verso la costa.

Quinto scontro: Partito in pattuglia col tenente Parvis, si unì poi a noi il tenente Costantini. A 4400 metri ad ovest del Corada alle ore 16,25 circa attaccai un apparecchio germanico che si difese assai bene col fuoco e manovrando. Desistetti dall'attacco dopo l'inceppamento dell'arma, il nemico fu attaccato dagli altri due « Spad ». Il mio apparecchio fu colpito da quattro proiettili di mitragliatrice: due nell'ala destra e due nell'ala sinistra inferiore; furono forati i longaroni e resa un'ala inservibile.

A quattro giorni di distanza dal meraviglioso doppietto, ecco ancora un'altra vittoria così come l'eroe la narra nella sua relazione ufficiale:

26 ottobre 1917.

Primo scontro. Partito in crociera col tenente Parvis incrociammo sul Corada a 4500 metri, vidi sulla Bain-

sizza 4 caccia nemici. Alle ore 11,10 circa un velivolo nemico volgeva verso Cividale e quindi veniva verso di noi che volgevamo incontro; incominciò il combattimento ad Ovest di S. Pietro al Natisone; l'apparecchio era germanico a due posti, assai veloce, si difendeva con maestria, col calmo fuoco di mitragliatrice; feci diversi attacchi a breve distanza, sui fianchi, da sotto e da sopra; lo scontro continuò diversi minuti verso il Cucco quando l'apparecchio nemico cadde a picco: sentii una mitragliatrice spararmi sopra e dietro, virai manovrando ed abbassandomi credendo di essere assalito da caccia nemici e non mi volsi più indietro. Sparai 100 colpi circa. Era l'arma del tenente Parvis che attaccato l'apparecchio da sopra, mentre io ero dietro lo vidi poi nella discesa incendiarsi e precipitare. L'incendio dell'apparecchio fu provocato dai colpi del tenente Parvis.

Secondo scontro. Circa le 12 a 4600 metri, sempre seguito dal tenente Parvis vidi un apparecchio dirigersi verso Faedis: l'inseguimmo a lungo senza poterlo raggiungere se non quando l'apparecchio germanico volse indietro. Lo scontro assai movimentato incominciò nel cielo di Faedis portandosi verso S. Pietro al Natisone; il nemico manovrava e si difendeva con accanimento, eseguii numerosi attacchi sui fianchi fino a 50 metri di distanza: sentii due volte il mio velivolo colpito dalle palle della mitragliatrice, vidi pure il tenente Parvis attaccare decisamente a breve distanza, assalii di nuovo il velicolo il cui pilota era già scosso dalle nostre manovre e, ad un'ul-

tima mia raffica sul fianco sinistro, incominciò ad incendiarsi e scese in spirale fra le fiamme precipitando per gli ultimi 2000 metri nei pressi di Masseri Gabrovizza.

Ritornando sui 2000 metri verso Cividale mi mancò la benzina e fui costretto a scegliere un campo; scesi in un piccolo prato presso il Natisone.

Lo « Spad » fu colpito da 4 palle di mitragliatrice, una incendiaria e una in un montante; una colpì il motore, spezzando il tubo dell'olio e forando da parte a parte il serbatoio di benzina, una nell'elica e una in un'ala. Sparai circa 150 colpi.

Giorni, i più tristi della nostra guerra e i più intensi di « lavoro » e di trionfi per le aquile della 91ª Squadriglia e che Baracca così riassume alla mamma:

4 novembre 1917.

Immagino avrete passato giorni tristi per le notizie disastrose della nostra guerra e perchè privi di mie nuove, ma chi poteva più scrivere nel trambusto dei passati giorni.

Difficilmente potrei descriverti la nostra ritirata e i mille fatti avvenuti, quando verrò a rivedervi, saprete quanto è successo nei giorni passati. Ora ricostruisco la squadriglia al campo di Padova e rimarrò in attesa degli eventi: continuiamo di qua il servizio di crociera al Tagliamento, ma l'attività aerea nemica su questo fronte è molto diminuita.

Ho passato giorni di vera guerra, combattimenti, apparecchi abbattuti, partenze improvvise... Già si era a conoscenza che erano giunte sulla fronte squadriglie tedesche in gran numero e ce ne accorgevamo perchè in pochi giorni si ebbero in aviazione molte perdite. Abbiamo subito organizzato la resistenza per far fronte e nei giorni

prima della ritirata la nostra aviazione ha scritto pagine brillantissime; dal 20 al 26 la mia sola squadriglia abbattè 14 apparecchi tedeschi e austriaci, la maggior parte nelle nostre linee.

Il 21 ero partito solo verso Monte Nero, fui attaccato alle 13,30 da 5 caccia nemici, mi difesi per qualche istante, poi mi gettai a picco e in vite per sfuggire all'attacco e ne fui salvo; alle 14,15 vidi due apparecchi veloci sulla Bainsizza, li attaccai piombando sopra uno di essi (avevo un nuovo « Spad » a due mitragliatrici): il tedesco « Aviatik » di ultimo tipo andò giù rovesciandosi e cadde verso Ravne nelle nostre linee. Virando per vederlo cadere mi trovai attaccato dal secondo, dopo due minuti anche il secondo tedesco uguale al primo era colpito, si rovesciò con le ruote in alto e precipitò davanti ai reticolati della nostra prima linea a Podlacca; giungendo a terra si incendiò e i due aviatori rimasero uccisi. I due altri aviatori del primo apparecchio, due sottotenenti tedeschi, erano pure morti, il pilota con 11 ferite di mitragliatrice; ho potuto avere il timone di quell'apparecchio, (color verde scuro); la fotografia è andata perduta nella ritirata e rimasta di là del Tagliamento; fu una vittoria superba ed un trionfo per me.

Seguirono tre giorni di cattivo tempo; il 25 grande attività, ebbi 5 scontri coi tedeschi, alle 11 abbattei un « Albatros » austriaco sul Monte San Marco (Gorizia) col tenente colonnello Piccio, la sera ebbi il mio « Spad » colpito e coi longheroni fracassati da mitragliatrice nemica

in scontro aereo. Due miei piloti caddero in scontro aereo: Sabelli, precipitato in fiamme ed il tenente Ferreri abbattuto da caccia nemici su Tolmino; durante uno scontro di una mia pattuglia con caccia nemici, Ruffo abbattè due nemici in fiamme, Piccio un altro in fiamme presso Cividale. Sei apparecchi in complesso nella giornata del 25.

Il 26 altra giornata di trionfi: partii in pattuglia col tenente Parvis che mi proteggeva alle spalle. Alle 11,15 attaccai un « Aviatik » tedesco a nord di Cividale e dopo difficile combattimento il nemico finì giù in fiamme a S. Lucia di Tolmino; a mezzogiorno altro scontro a nord di Cividale: il tedesco manovrava con grande maestria e faceva fuoco molto ben mirato. Sentii due volte il mio « Spad » colpito, mi trovai più volte a mal partito, poi nell'ultimo attacco a 3000 metri vidi una fiamma svilupparsi a bordo e il tedesco cominciò a scendere ardendo e dopo qualche secondo l'« Aviatik » precipitava avvolto da una fiamma rossa impressionante e toccava terra al di qua delle nostre linee, presso Matajur, ancora nostro il 26. Questa è la mia 24ª vittoria.

Pochi minuti dopo il mio motore cessava di funzionare completamente e dovevo prender terra in un prato presso Cividale. Avevo un montante dello « Spad » spezzato, il serbatoio della benzina forato da parte a parte, fortunatamente non da una palla incendiaria, il motore colpito da una palla e guastato, l'elica colpita, le ali colpite. L'apparecchio rimase là e volsi a piedi a Cividale dove dovetti assistere alla disastrosa ritirata delle nostre

truppe. Aeroplani tedeschi ogni mezz'ora volavano sulla città; alle 13 vidi uno scontro aereo fra uno « Spad » della mia squadriglia ed un tedesco, il tedesco precipitò abbattuto vicino a Cividale; seppi poi che era Costantini della mia squadriglia il vincitore (2ª vittoria).

Dopo di allora brutti giorni per l'Italia: colonne di truppe e di carri e di borghesi in ritirata, spettacolo straziante dopo tutti i nostri successi; nel pomeriggio del 27 giunse l'ordine di abbandonare subito il nostro campo: lavoro enorme dopo tre anni che là eravamo fissi. Non si dormì tutta la notte, il cannone tuonava vicino, imperversava la pioggia ed il tempo cattivo. Al mattino del 28 gli austriaci erano alle porte di Udine: feci partire tutta la mia squadriglia in volo in mezzo a una burrasca d'acqua con le nubi a 100 metri ed un vento furioso. Tutti i campi di aviazione di Campoformio ardevano, nubi altissime di fumo, i magazzini di Udine ardevano, tutto era in fiamme. Avevo uno squadrone del Genova Cavalleria che difendeva il mio campo, rimasi ultimo a partire incerto se abbandonare il mio apparecchio, o montare a cavallo per caricare gli austriaci: incendiammo tutti i nostri *hangars* con molti apparecchi che non potevano essere trasportati, incendiai la nostra casetta con barili di benzina e quando tutto era in preda alle fiamme partii io pure in volo sotto una pioggia scrosciante e coll'animo affranto dal dolore di abbandonare il campo dei nostri trionfi.

Mi fermai con la squadriglia a Pordenone alcuni

giorni fra il più grande trambusto, per sette giorni non vidi che una fiumana di uomini, donne, cavalli, cannoni, attraversare incessantemente Pordenone; continuammo di là il servizio nostro. Andammo a mitragliare a 200 metri le truppe tedesche che avanzavano, vidi tutta la ritirata ed i ponti fatti saltare sul Tagliamento. Vi racconterò poi a voce tutto il resto.

Sono, queste, tra le pagine più belle e gloriose scritte sull'infausta 12ª battaglia dell'Isonzo. La lapidaria efficacia dello stile, l'animo non sgomento, la serena tenacia del guerriero di razza, scrivono in prosa un poema epicamente solenne ed alto. Contro la sfortuna, contro il nemico, la gagliarda vigoria spirituale e energetica del cuore lotta con furore, opponendo ardimento ad ardimento, verso la riscossa.

Il gentile sangue romagnolo ferve nelle vene di Baracca come lava incandescente, ed egli si misura col rischio più vicino di prima, con esasperata volontà.

DUE NUOVE VITTORIE

9 novembre 1917.

... è stato un grande sollievo per me sapervi alfine bene, leggo nei tuoi scritti la grande incertezza e l'ansietà dei passati giorni. Mi sembra un sogno trovarmi ora qui a Padova, lungi dai miei campi di Campoformio e non so darmi pace come tutto ciò abbia potuto accadere. Sono indignatissimo: dovrebbero tutti avere lo spirito di sacrificio e l'entusiasmo che abbiamo noi dell'aviazione, e la ritirata non sarebbe avvenuta. Ora si spera che i rovesci dei passati giorni servano ad insegnarci qualcosa e che venga la riscossa e che gli austriaci non riescano ad oltrepassare la linea del Piave. Ti racconterò ora le cose mie, i miei trionfi che non diminuiscono in mezzo alla sfortuna, anzi, non ho mai trovato da lavorar bene come nei giorni scorsi.

Dopo essermi riposato qualche tempo, riposato per modo di dire, cioè senza volare, partii il mattino del 6 per le linee col tenente Parvis dietro di me. Il tempo era buono abbastanza, io ero in vena di spazzare il cielo: troviamo due caccia nemici su Portogruaro alle 10,30, io ne attacco uno, Parvis l'altro; quello di Parvis dopo breve

lotta fugge per Latisana, il mio, impressionato dal mio attacco, continua a sfuggirmi abbassandosi in spirale, facendo brevi raffiche di fuoco arriviamo a 50 metri sugli alberi, io sempre dietro incalzandolo da vicino con gran furia, finchè il nemico si pianta per terra fracassando l'apparecchio. Fu una delle mie caccie più belle: il pilota cacciatore austriaco non uscì fuori dell'apparecchio, perciò sarà rimasto ucciso o gravemente ferito. Riprendo altezza rapidamente poichè non sapevo se là erano ancora i nostri o già i nemici: vedevo soldati sulle strade.

Mezz'ora dopo seguito da Parvis ero sui prati di Aviano e vedevo due nemici a navigare verso Conegliano uno dietro l'altro; due caccia li scortavano, ma a gran distanza. Mi avvicino, erano « Aviatik » tedeschi: attacco uno, non mi riesce l'attacco e sfuggo ad una rapida scarica; attacco l'altro sparando fino a 50 metri di distanza, colpisco giusto e vien giù come una foglia sul posto e precipita a terra vicino a Conegliano. Scendo ad Arcade e subito in auto mi reco sul luogo, trovo l'apparecchio nuovissimo, prendo due mitragliatrici ed altri oggetti; gli aviatori, di Berlino, uno morto, l'altro ferito gravemente, ora sarà già morto. L'«Aviatik » viene incendiato dalla cavalleria perchè mancano i mezzi per trasportarlo; trovo molti miei colleghi dell'arma che mi fanno le congratulazioni per la promozione; hanno caricato gli austriaci con molto valore e con molte perdite, continuano a proteggere la ritirata. Volevo recarmi a Portogruaro per cercare il cac-

cia abbattuto, ma vi erano già i nemici. Dormii ad Arcade fra una confusione indescrivibile.

Alle 9 apparecchi nemici gettano bombe sui ponti: partono i piloti, uno viene abbattuto. Partiamo io e Parvis in crociera alle 10,30; alle 11 abbiamo uno scontro su Sacile contro tre caccia nemici «Albatros D III » armati di due mitragliatrici; assalivano un nostro caccia che era in gran pericolo, lo liberiamo e insieme gettiamo in fuga gli altri due verso Pordenone. Alle 11,45 un aeroplano passa le nostre linee e vola dritto su Conegliano a 4000 metri; facciamo un largo giro per non essere veduti e gli giriamo dietro. S'accorge del nostro attacco, vira indietro e mi viene contro; con rapida manovra lo attacco a sinistra, si difende assai bene, è un « Aviatik » germanico, 170 km. circa di velocità e molto bene armato. Lo attacca Parvis, poi di nuovo io a 100 metri; dopo 150 colpi è colpito e viene giù, l'inseguo sparando fino a terra in un prato, poi scendo ad Arcade. Di nuovo l'auto e partiamo a ricuperare l'apparecchio.

Era vicino ad Orsago. Gli austriaci erano ad un chilometro: vogliamo arrivare ad ogni costo a prenderlo, sentiamo le mitragliatrici, squadroni di cavalleria passavano al galoppo. Troviamo l' « Aviatik » bellissimo, morti i due tedeschi, prendiamo le mitragliatrici, il timone, le croci nere, poi fuoco alla benzina e via. L'apparecchio è distrutto dalle fiamme col suo motore Benz 200 HP. Così ho abbattuto il 27° e Parvis il suo 7°. Ora riposo di nuovo in una villa vicino al campo di Padova.

UN TRAGICO E SPAVENTEVOLE SCONTRO

Dal 23 ottobre al 9 novembre, otto apparecchi abbattuti. Così risponde Baracca al tracotante avversario, ebro del facile successo fortunato, agli alleati che dubitano, agli italiani che dopo l'armistizio si getteranno come avvoltoi sui disgraziati episodi dell'autunno 1917 in una sadica e sacrilega rinnegazione del sempre magnifico valore italiano.

Baracca, come s'è visto, non ama i gesti teatrali e le tronfie pose esteriori. La sua semplicità è a misura del suo valore. D'una grande e conosciuta bontà con i sottoposti, sa stemprare l'innata parsimonia di parole con l'attitudine cordiale e serena del viso. E' osservante rigidissimo della disciplina e può fornire di sè un esempio eccezionale d'ottimo ufficiale e di combattente prodigioso.

Gettandosi nella mischia a ghermire in una stessa giornata due vittorie, è tra i primi a superare con centuplicata lena offensiva lo scoramento prodotto dagli avvenimenti dell'infausto ottobre.

Già sulla linea del Piave le nostre truppe, tradite per un momento dalla sorte vile, fronteggiano vigorosamente il nemico. Nel cielo, solcato dalle ali tricolori, torna a ef-

fondersi una luce di certezza. Saettando come un dardo fatale, lo « Spad » di Baracca cerca ansiosamente la battaglia. E il cavallo rampante galoppa sulle nubi, con l'usata maestria, in cerca dell'« asso » nemico. Questi è il capitano Brumowscky, che ha abbattuto 22 aeroplani nostri. Protetto da una buona stella, non incontrerà mai Baracca!

19 novembre 1917.

Masi e Menazzi mi hanno detto le vostre buone notizie e tutta la vostra gioia per la mia promozione e per il mio lavoro: ho sentito da loro ed ho letto nelle tue lettere le infinite raccomandazioni che mi fate e che procurerò di seguire. Ora mi trovo a Padova assai bene, abbiamo occupato vicino al campo una ricchissima villa, dove abbiamo acceso il termosifone notte e giorno e vi abito da proprietario; tutti sono fuggiti di qua e Padova è spopolata, vi è più posto per noi.

Le notizie dalla fronte sempre più buone, i tedeschi attaccano a dense masse e se ne fanno mucchi di cadaveri e non riescono a sfondare le linee. Qui si crede che presto la loro offensiva sarà sospesa, e si spera di ricominciare poi di nuovo la marcia in avanti ed ho molto fiducia di ritornare in primavera al mio campo di Santa Caterina.

Avrete già avuto notizia dell'ultima mia vittoria, la 28ª, tragico e spaventevole scontro.

Ero in crociera il 15 sull'alto Piave, sulle colline di Montello. Vidi un punto nero lontano, sui 4200 metri,

veniva da Conegliano, verso Susegana alle 12,30 e continuò su Treviso; era nemico, girai dietro e incominciai l'inseguimento. Mi avvicinavo e l'aeroplano ingrandiva, a una certa distanza riconobbi l'« Aviatik » tedesco, accostai con la mia solita rapidissima manovra sotto il suo fuoco; si difese bene, ma dopo un 120 colpi vidi le fiamme a bordo e incominciò a scendere, vidi l'aeroplano avvolto dalle fiamme a 4000 metri, gli aviatori si gettarono fuori e l' « Aviatik » precipitò vicino al campo di aviazione di Istrana (Treviso). Scesi subito e dopo pochi minuti ero sul luogo. Gli aviatori tedeschi erano due tenenti di aspetto molto distinto, uno di essi aveva anelli d'oro, la fede matrimoniale ed un bel ritratto di donna in un astuccio di pelle; aveva la croce di ferro, decorazioni di guerra tedesca. Conservo dell'apparecchio le due mitragliatrici, i tubi del timone bruciato, la macchina fotografica: manderò tutto a casa. Dei due motori che ho inviato, uno Benz 250 HP, è mio, quello nuovo; l'altro bruciato è del colonnello Piccio.

Vi è poca attività da qualche giorno, parto spesso guidando forti pattuglie di 4 e 5 piloti e percorriamo le linee: guai a chi ci capita in mezzo! C'è d'altra parte la pattuglia del capitano Brumowscky che ha abbattuto 22 nostri aeroplani, vola su un « Albatros » da caccia a due mitragliatrici, tutto rosso; ma non c'incontriamo mai.

Il comandante della 91ª Squadriglia è pieno dei suoi uomini. In una successiva lettera alla madre se la cava con poche parole per narrare la sua 29ª vittoria, ma con accenti di schietto entusiasmo si diffonde a parlare dei successi della Squadriglia.

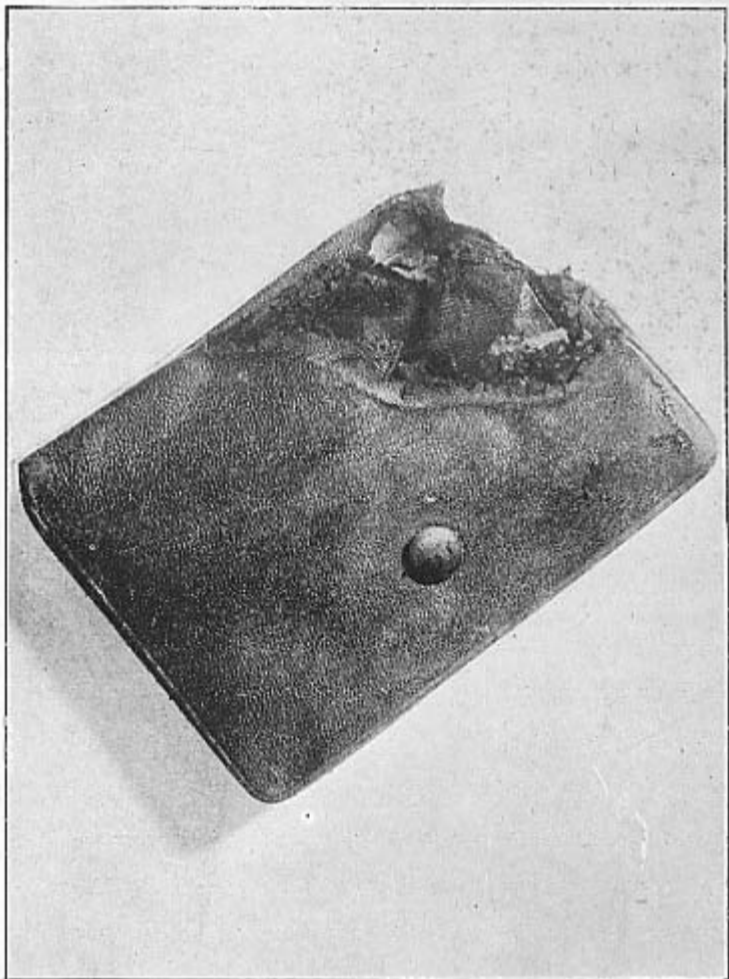
26 novembre 1917.

Vengo a darti mie nuove e ad annunziarti un nuovo apparecchio abbattuto: è la mia 29ª vittoria. Il giorno 23 è stato un trionfo per la mia squadriglia, abbiamo avuto 8 scontri aerei e tre apparecchi abbattuti. Il 21 Ranza ha abbattuto il suo 9° nelle nostre linee a Bassano, un « Aviatik » germanico, morti i due ufficiali che lo montavano, il 23 nel mattino il capitano Costantini della mia squadriglia, col sergente Magistrini abbattevano a Cornuda un « Aviatik » germanico nelle nostre linee, morti anche i due aviatori, è la terza vittoria di Costantini e la 4ª di Magistrini venuto da poco nella mia squadriglia. Il colonnello Piccio, dopo uno scontro, era costretto a scendere con l'apparecchio crivellato di proiettili; alle 3 del pomeriggio attaccai col tenente Novelli della mia squadriglia un caccia tedesco che volava sulle nostre

linee, la lotta fu emozionantissima da 3500 metri finì a 500 metri da terra fra un alternarsi di colpi di mitragliatrice e di acrobatismi per sfuggire ai colpi, finalmente il nemico planò dentro il Piave vicino alla nostra riva, su una secca e l'apparecchio si rovesciò là sopra. Lo seguii fino a 100 metri, poi risalii perchè sentivo le mitragliatrici dalla riva opposta; il pilota tedesco che portava al collo una sciarpa di seta nera, forse ferito incendiò l'apparecchio e mi riferirono poi che riuscì a fuggire ed a nascondersi. L'apparecchio era un « Albatros D III » da caccia a due mitragliatrici, il migliore apparecchio da caccia germanico. Fu la mia 29ª e la 3ª di Novelli.

Alle 3,15 avvenne un altro scontro di un'altra pattuglia de' miei piloti. Parvis e Keller, abbatterono un « Aviatik » che cadde sull'altra riva del Piave e furono poi attaccati da quattro caccia nemici e ritornarono essi pure con gli apparecchi crivellati di colpi e fu la 8ª vittoria di Parvis e la 1ª di Keller.

Ora arriveranno francesi ed inglesi in rinforzo, ma preferivamo rimaner soli...

Il mio tedesco cadde a Falzè di Piave vicino al ponte di Vidor. L'altro ieri un valoroso sergente, che promette molto ed è un'anima perduta abbattè da solo, al di là di Monte Grappa due aeroplani nemici. Si chiama Cerutti ed è alla sua 4ª vittoria. Anche dei nostri in questi giorni ne sono andati giù molti e rimasti di là, ma ne perdono di più i tedeschi.

IL PORTAMONETE DI BARACCA RINVENUTO BRUCIATO TRA I RESTI DELL'APPARECCHIO

Quando non trova avversari con cui competere (e ormai la sua stessa fama paralizza preventivamente nel settore ogni velleità nemica) Baracca saprà spezzare ad ogni modo il grigio cerchio dell'inazione. In mancanza di obiettivi migliori egli ha ideato, appunto per i periodi di sosta un suo particolare sistema per infliggere perdite almeno finanziarie agli austriaci.

Baracca non crede all'efficacia delle artiglierie contraeree: gran fragore ma poco costrutto. E sì che i colpi costan cari: qualche migliaio di lire ciascuno. Ogni apparizione di Baracca sulle linee nemiche costa un occhio della testa. E l'eroe si diverte un mondo. S'alza e va a volteggiare sulle batterie che sparano rabbiosamente. Tra nuvolette sanguigne di fumo e fiamma, descrive volute bizzarre, agilissimo. Gli artiglieri venderebbero l'anima al demonio pur di buttar giù quell'italiano audacissimo che si fa beffe delle loro cannonate.

Baracca intanto calcola freddamente il numero dei colpi e il loro ragguaglio finanziario. Quando è sicuro di aver fatto spendere a Cecco Beppe una ragguardevole somma, con un'ultima capriola rientra al campo.

Anche i grossi palloni-drago costituiscono per lui una preda non disprezzabile:

3 dicembre 1917.

In questi giorni la situazione è assai migliorata, siamo ormai certi che non ci muoveremo più di qua se non per andare avanti. Vi è uno spirito altissimo fra tutte le truppe: i reggimenti ritornano al fronte pieni di entu-

siasmo; passano i reggimenti inglesi bellissimi e tutti ammirano questi bei soldati e la loro disciplina.

Giungono pure numerose squadriglie alleate; ci incontriamo sulla fronte a 4000 metri, le nostre pattuglie si uniscono vicinissime e ci salutiamo scambievolmente. Gli inglesi hanno già abbattuto due aeroplani tedeschi al di là delle linee: io non ho più avuto alcuno scontro. Gli ultimi due furono abbattuti il 30 novembre dalle pattuglie della mia squadriglia i cui capi erano, uno Costantini che fece cadere in fiamme un « Aviatik » nelle nostre linee e l'altro Ranza: hanno raggiunto la 4ª e la 10ª vittoria.

Il 30 nel pomeriggio andai col colonnello Piccio ad attaccare un « draken » presso Oderzo — 10 Km. dentro le linee nemiche. Lo sorprendemmo a 1000 metri; l'attacco fu brillantissimo, scaricammo parecchie volte le mitragliatrici a 30 metri di distanza, volteggiando attorno al pallone e facendo fuoco anche nella navicella. Fummo sfortunati perchè le pallottole incendiarie non erano buone e non funzionarono. Però gli osservatori del « draken » si gettarono fuori col paracadute e il pallone sforacchiato discese: non ti descrivo il ritorno fra un fuoco antiaereo arrabbiato, ma tali erano le volte, le impennate, le picchiate che facevamo, che non riuscirono a fare nemmeno un buco nei nostri apparecchi.

Vedemmo un altro « draken » cadere in fiamme attaccato da un pilota coi razzi anzichè con pallottole incendiarie. Il nostro era grosso, tutto giallo con le croci

nere sopra. Io ed il colonnello rimanemmo molto indispettiti per non averlo veduto cadere incendiato perchè l'attacco nostro era « clàssico », ma si rise anche non poco pensando allo spettacolo dato agli austriaci.

Ora sono un po' giù con la squadriglia perchè mi hanno mandato motori costruiti a T... che hanno causato guasti e mille inconvenienti: ma spero di rimediare in poco tempo. Non si può aver nulla dalla Francia perchè anche là sono in crisi e non hanno produzione sufficiente.

LA CONSACRAZIONE DELL'EROE SUL « BOLLETTINO DI GUERRA »

Il « Bollettino di guerra » laconica pagina quotidiana che milioni di sguardi intenti e timori ansiosi scrutano, reca con lapidaria solennità l'elogio più alto per Baracca, vittorioso per la 30ª volta. E' la consacrazione suprema dell'eroe.

11 dicembre 1917.

Ho avuto la soddisfazione più grande nel leggere il mio nome nel bollettino ufficiale dell'Esercito: premio che mi compensa di tutti i sacrifici, di tutti i pericoli corsi contendendo al nemico il nostro cielo. Ho abbattuto il mio 30° nelle nostre linee un mattino di grande attività: il 7, alle ore 10,20. Pattuglie nostre, inglesi e francesi incrociavano sulle linee. Il primo apparecchio fu abbattuto da me; il secondo da Ranza e sergente Magistrini della mia squadriglia; il terzo da un altro sergente.

Il mio volava sull'altipiano di Asiago; vidi dapprima gran quantità di colpi antiaerei nostri, bassi, planai giù cercando il nemico e non lo vedevo ancora. Me ne accorsi quando gli fui sopra, soltanto a 400 metri; aveva le ali tinte di nero e soltanto parte della fusoliera in giallo,

perciò si confondeva col colore dei boschi sottostanti. Era un « Albatros » austriaco.

Impegnai combattimento a 2600 di quota, poco più di metri 600 da terra; dopo un vivo fuoco di mitragliatrici che ci scambiammo, l'osservatore dovette rimanere colpito perchè non sparò più; e poi con tre colpi ancora ben centrati mandai l'apparecchio in fiamme. Fu una visione veramente lugubre veder cadere quell'apparecchio tutto nero con la fusoliera gialla e le fiamme dietro nel bosco di monte Kaberlaba; non potei andar là sopra perchè era troppo lungi e non avevo subito un auto a mia disposizione e dovevo partire di nuovo nel pomeriggio con la pattuglia; inseguimmo infatti alle 4 del pomeriggio un « Albatros » sul monte Grappa fin verso Feltre, ma non si potè raggiungerlo. I cacciatori inglesi e francesi sono anch'essi meravigliosi: tre di essi, capitani, sono caduti in combattimento.

Vengono ai miei ordini dei piloti inglesi che formeranno un'altra squadriglia da caccia insieme con la mia e coi loro apparecchi veloci e bene armati: me ne farò dare uno. Aspetto io pure dalla Francia gli « Spad » 200 HP a due mitragliatrici. Le operazioni ora volgono al meglio; sugli Altipiani si sono avute lotte violentissime nelle quali subimmo molte perdite, ma i soldati si sono battuti tutti da valorosi ed il nemico non ha sfondato la linea ed ha sacrificato gran quantità di uomini: il morale è ora altissimo in tutte le truppe.

La III Armata vuol ritornare all'Isonzo, ma ci vorrà

calma e bisognerà assicurarsi dai monti, dove la nostra situazione è ancora pericolosa. Si attendeva in questi giorni una ripresa dell'offensiva tedesca, invece non è venuta.

Abbiamo di nuovo completamente la supremazia aerea ed ogni aeroplano nemico che si presenta sulle linee è abbattuto o da noi o dagli alleati. Ora anche se i tedeschi riuscissero a venire avanti, il terreno sarà conteso palmo a palmo e non si farà più la ritirata all'Adige.

Il terzo Natale di guerra trova Baracca più impavido, più ardente, più battagliero che mai. Conscio del contributo morale che le sue vittorie, rapidamente divulgantisi da settore a settore, recano nello spirito stesso dei fanti, egli non si risparmia. Chi più di lui avrebbe diritto a un lungo periodo di riposo? Ma soltanto il trionfo finale della Patria in armi gli par motivo sufficiente per metter fine al suo periglioso combattere. O la morte. Vi pensa egli? Mille volte si è sentito sfiorare dalla fredda ala della Nemica: non ha tremato giammai. Egli va verso il suo destino.

Natale; sono arrivati da casa gli auguri. Auguri di pace, che un cuore materno solleva dall'incubo della guerra. Baracca sorride di questi trepidi voti: gli pare che ogni giorno si rinnovi l'ebbrezza della prima battaglia. Il nemico calpesta il sacro suolo d'Italia, dal mare di sangue che le vene degli uomini hanno versato non ancora si leva il sole del successo: ma che pace!

24 dicembre 1917.

Ricevo oggi i tuoi auguri con la lettera consegnatami da Menazzi. Ringrazio e rinnovo a te e a papà i voti di ogni felicità. Ho molto gradito il pacco dei dolci

al quale ho fatto assai buona accoglienza insieme ai miei piloti.

Mi parli nelle tue lettere di pace: ma che pace! non è ora di parlarne, adesso. Fai come faccio io che ogni giorno nuovo dimentico tutto il passato e mi figuro sempre che sia il primo giorno in cui mi trovo in guerra. Così il tempo passa allegramente e velocissimo, sempre col desiderio di avere un brillante scontro aereo e di far vedere ai tedeschi cosa sappiamo fare noi italiani.

Tu vivi nell'incubo della guerra ed hai bisogno di distrarti, noi invece viviamo nell'entusiasmo delle vittorie e ci è di molto minor peso, anzi in esse troviamo sempre la forza e costanza maggiore.

Parto domani sera per Torino con Piccio e Ruffo; proveremo gli apparecchi nuovi, ma dopo che saranno stati collaudati dai piloti delle case e se a noi piaceranno.

Ti scriverò di là mie notizie.

Da Torino, ove si è recato per collaudare nuovi velocissimi apparecchi da caccia, segue ansiosamente l'attività della squadriglia, per qualche giorno priva del suo Comandante. E freme d'esser lontano alla notizia dei bombardamenti austriaci di Padova.

5 gennaio 1918.

Appena oggi incominciamo i collaudi perchè gli apparecchi non erano pronti: così abbiamo perduto, aspettando, un 10 giorni, durante i quali però abbiamo visitato fabbriche ed officine facendo qualcosa di utile.

Ho ricevuto le tue lettere e stamane il tuo biglietto. Prevedo di far ritorno a Padova verso il 10.

Ho trascorso bene assai questi giorni di riposo ma mi duole di essere stato lungi dalla squadriglia dalla quale da 10 mesi non mi ero allontanato.

Ho trovato in ogni luogo amici e conoscenti.

Ricevo notizie dalla mia squadriglia, ove si aspetta con impazienza il mio ritorno. Ranza ha abbattuto il suo 12° apparecchio. Padova è stata assai duramente provata dal bombardamento notturno da grossi apparecchi: questo dovrà preoccuparci per l'incolumità delle nostre grandi città, poichè prevedo che nella primavera o nell'estate prossimo vi saranno attacchi in grande contro Milano ed altre città nostre.

La caccia di notte, finora, con gli apparecchi che abbiamo dà pochi risultati. Bisognerebbe studiare ed inventare e forse allora si giungerebbe anche ad abbattere apparecchi di notte.

E ritorna finalmente in squadriglia. Vivamente esasperato per i danni causati dalle incursioni nemiche, attende con impazienza il momento per rifarsi con l'usata larghezza.

27 gennaio 1918.

Ho trovato la squadriglia un po' mal ridotta pei bombardamenti; ma ora siamo di nuovo a posto, senonchè aspettiamo altre visite degli aviatori nemici. Abbia-

mo però preparato ripari e speriamo non ci faranno molti danni.

Dopo un mese d'assenza ho ora un lavoro enorme da sbrigare, poi incomincierò di nuovo i miei voli poichè dal 7 dicembre non ho quasi più volato!

Se i bombardamenti sul nostro campo continueranno sarò costretto a sloggiare, ed è quello che sto preparando. Ieri sera la nebbia ci ha protetti, si sono sentiti dei motori sulla città, ma gli aviatori non hanno trovato il loro bersaglio e sono ripartiti scaricando le bombe su Mestre sul campo d'aviazione là presso.

Sarà la guerra dell'avvenire il bombardamento notturno poichè vi sono pochi mezzi di difesa e non è possibile per ora, con gli apparecchi che abbiamo, la caccia di notte. Però farò gli esperimenti: ma è così difficile nel buio veder qualcosa!

Ho aggiunto alla mia fila di nastrini anche quello di Cavaliere della Corona d'Italia, ricevuto ai primi di gennaio. E' bianco e rosso.

Laconico sempre, come abbiamo visto, ma quando deve riferire su un colpo mancato, la stringatezza diventa estrema. Così in questa relazione:

1 febbraio 1918.

Partito in caccia, trovandomi a Sud di Asiago avvistai un apparecchio avanti a me a quota di 4400 cercai tagliargli la ritirata volgendo sul Val Stagna, raggiunsi

il nemico su Cima Echer. Era un caccia il quale si difese con la manovra, avvitandosi rapidamente e sfuggendo all'attacco, abbassandosi verso la Marcesina.

Non potei inseguirlo causa incaglio della leva di gas.

Malgrado la stagione, il tempo non è inclemente. Belle giornate di sole e scarso vento. Piena attività di volo!

FELICITAZIONI REALI

6 febbraio 1918.

Sono già tre giorni che dovrei scriverti e non ho mai trovato cinque minuti di tempo.

La stagione è bellissima e si vola assai. Attraversiamo una gran crisi pei motori e vi è molto da fare.

Ritorno ora da un'imponente rivista passata sul nostro campo di aviazione dal Re del Belgio, dalla Regina e dai nostri Sovrani; molti reggimenti hanno sfilato in modo magnifico. Terminata la rivista delle truppe, i Sovrani hanno visitato le squadriglie.

Il Re mi ha presentato alla Regina del Belgio ed alla Regina Elena e quindi Re Alberto mi ha decorato della Croce di Ufficiale della Corona che ha il nastrino cremisi con la rosetta. Ha pure consegnato la croce di guerra al tenente colonnello Piccio ed a Ranza. Sono molto lieto di aver ricevuto questa nuova decorazione. La medaglia d'oro che mi sarà inviata dall'America non è una onorificenza militare come avete creduto, bensì una medaglia decretata dall'Aero Club d'America.

Ho compiuto in questi giorni due voli con due scontri: un caccia nemico che mi sfuggì avvitandosi ed un

« Albatros » da ricognizione che attaccai a 30 metri di distanza a 5300 su Arsiero e che mi sfuggì perchè dopo tre colpi mi s'inceppò la mitragliatrice... e tutto ciò dopo esser stato tre ore in crociera sul Pasubio a 5000 metri.

Vi sono periodi di fortuna e gli altri: quello sarebbe certamente andato giù. Ora smetto di volare per qualche giorno per vedere se il nuovo periodo che incomincierò sarà più fortunato.

La nebbia ci aveva protetto a lungo, ma ora sono venute magnifiche giornate e la notte sono piovute le bombe in gran numero e con gran fracasso. Aggiungi un tiro d'artiglieria infernale per ore ed ore e pioggia di scheggie di proiettili. Hanno raso al suolo dei palazzi: ho avuto danni anche nella squadriglia. Ora è l'ultimo quarto di luna e non verranno più fino al 25 del mese, data in cui spero di esser già di qua con la squadriglia.

Per vostra curiosità, una bomba caduta in un cortile ha scavato una buca di 14 metri di larghezza per 5 di profondità facendo crollare tutti i muri vicini. I morti sono pochi perchè di sera tutti partono da Padova e vanno a dormire nelle ville e nelle campagne.

Penso anch'io di venirvi a vedere, ma come fare? Quel mese passato a Torino ha sconvolto tutti i miei progetti e mi ha causato un lavoro grandissimo.

Per il tenente Ferreri del quale mi chiedi non abbiamo più avuto notizie, cadde il 25 ottobre a Tolmino,

abbattuto da diversi caccia nemici: volava in pattuglia con due altri piloti.

11 febbraio 1918.

Oggi giorno di fitta nebbia ho un po' di tregua. Ieri si volò molto, non ebbi fortuna, non potei azzuffarmi con nessun « Albatros » nemico. Invece Ranza, partito mezz'ora prima di me ne trovò tre e col suo compagno di pattuglia ne abbattè due nelle nostre linee. Abbiamo già qui i due timoni che figurano nella sala da pranzo già piena di nuovi trofei.

Vedrò di scriverti più spesso; hai ben motivo di lagnarti dei miei lunghi silenzi!

Venne a trovarmi Baruzzi dal quale ebbi notizie tue e di Lugo; mandami di tanto in tanto qualche giornale locale per sapere che cosa succede costà.

Non so se riusciremo a partire da Padova per la nuova luna, il campo che ci attende non è ancor pronto e non lo sarà prima della fine del mese.

IL NOBILE CUORE DI BARACCA IN EPISODI INEDITI

Un mattino limpido si levano a volo dal campo due apparecchi. Il primo è pilotato da Baracca, nell'altro sta il valoroso « asso » Ruffo di Calabria. Prima della partenza il Comandante ha raccomandato a Ruffo di non far fuoco assolutamente e di limitarsi a seguire l'itinerario che egli compirà. I due velivoli si dirigono verso il Montello, lo sorvolano, incrociano su di esso come in attesa.

Ecco profilarsi all'orizzonte la sagoma inconfondibile di un apparecchio nemico. S'avvicina, velocemente s'avvia in direzione delle posizioni italiane. Baracca non spara e si limita a compiere strette evoluzioni. Anche Ruffo, memore dell'ordine ricevuto, non mette mano alla mitragliatrice. E, letteralmente stupefatto, vede che l'« Albatros », descritto un ampio giro, si abbassa verso un punto e lascia cadere qualcosa. Rapidamente poi si allontana e sparisce nuovamente dietro le sue linee.

Baracca incrocia ancora un po' e fa quindi ritorno al campo. Atterra pure Ruffo, la cui meraviglia è senza confini. Poco dopo chiede a Baracca qualche spiegazione sulla singolare impresa, e quando sa, l'ammirazione per il suo Comandante trova una ragione di più.

Ecco cosa era avvenuto. Il giorno prima Baracca

aveva abbattuto un velivolo austriaco. Fra i resti dell'apparecchio precipitato, a fianco del pilota morto, fu trovata una corona di fiori. Omaggio che lo sfortunato aviatore recava sul luogo ove qualche giorno innanzi era stato abbattuto un suo caro compagno di squadriglia.

Questo episodio toccò profondamente il nobile cuore di Baracca e compì allora un atto di squisita cavalleria rimasto sempre ignorato e che si deve alla cortesia di Ruffo se possiamo qui riportarlo.

Intuita la nobile e umana pietà di quell'omaggio mancato, il suo spirito cavalleresco, per quella fraternità suprema che avvicina gli uomini prodi di ogni popolo, l'aveva sospinto a far cadere dal suo apparecchio sul campo austriaco d'aviazione un messaggio con cui si impegnava a garantire l'incolumità di quel pilota che avesse voluto, a una data ora di un dato giorno, sorvolare il luogo dell'ormai duplice sacrificio a gettar fiori.

Gli austriaci accolsero l'invito. E mentre l'« Albatros », per la prima volta nella guerra, lasciava scendere invece di bombe i gentili segni del ricordo e del rimpianto, Baracca e Ruffo facevano buona guardia a che nessuno disturbasse il rito...

Infinita nobiltà di questi modernissimi cavalieri dell'aria!

Un altro episodio terribilmente drammatico è questo che ci narra lo stesso Ruffo:

Un giorno, la squadriglia ricevette l'ordine di vigilare sull'altipiano di Asiago.

Il tempo era cattivo con molte nubi e foschia, ma

Sul feretro di Francesco Baracca.

Miei compagni, aviatori, alte
parole furono dette. Il cordoglio
ebbe la voce grave del Principe
e dei nostri Capi. Ma, come ave-
te udito dalla fierezza del primo
cittadino di Lugo e appreso dal
coraggioso lutto dei consanguinei;
non vuol pianto né rimpianto que-
sto celere uccisore e distruttore
che fu tra i più maschi generati

AUTOGRAFO DEL DISCORSO PRONUNCIATO DA D'ANNUNZIO AI FUNERALI DI BARACCA

alcune zone di cielo sereno avrebbero probabilmente permesso qualche incursione di aeroplani nemici.

Noi, vecchi cacciatori, sapevamo questo e perciò eravamo partiti in caccia io e Baracca.

Baracca mi ricordo era partito in volo prima di me, ed io qualche minuto dopo, ma in due direzioni diverse, come usavamo. Dopo mezz'ora di volo troppe erano le nubi e pochissima la visibilità. Stavo per tornarmente al campo quando improvvisamente scorsi lontano lontano tra una nube e l'altra, un apparecchio nemico.

Ecco il merlo — pensai — adesso cercherò di non farmi vedere e di tenerlo d'occhio in maniera che quando entra sul territorio nostro, gli volo addosso e gli tolgo il vizio di dar noia alla fanteria o di curiosare sulle cose di casa nostra.

Mi tenevo sulle nostre linee e qualche volta mi spingevo su quelle austriache, con la speranza che l'avversario non disturbato da me si spingesse lui sul nostro territorio, per poi assalirlo, ed abbatterlo come avevo fatto tante altre volte.

La manovra durava da più di mezz'ora, ma con mia grande disperazione l'apparecchio che cercavo di tener d'occhio, ma che compariva e scompariva continuamente tra le nubi in lontananza, non si decideva mai ad entrare sul nostro territorio; si manteneva anzi sulle linee di confine e quando io l'avvicinavo, lui se ne andava verso il territorio austriaco. Così io mi allontanavo ancora sperando che non vedendomi si sarebbe avventurato in territorio italiano. Passò mezz'ora, ma il mio avversario non cambiò mai tattica, anzi... faceva proprio

quello che facevo io... la sentinella sul confine, lontano da me.

Disperato decisi di attaccarlo appena lo avessi ancora una volta scorto tra le nubi, senza aspettare che la sua caduta potesse avvenire in territorio nostro.

Il mio dovere era di uccidere il pilota e distruggere un apparecchio: poco importava se cadeva di qua o di là nelle linee. Necessario era di uccidere e distruggere!

Passarono ancora vari minuti di lunga attesa e finalmente come una ombra tra la nebbia rividi quella che poteva essere la mia vittima di quel giorno e non esitai più...

Cercai di avvicinarlo e con mia somma gioia mi accorsi che anche lui voleva attaccarmi. Più di una volta ci passammo non troppo lontano uno dall'altro ma senza vederci bene e senza poterci puntare nel cannocchiale perchè le nubi ci avvolgevano e ci separavano.

Il mio cuore batteva forte, la mia gioia era grande, perchè l'avversario mi aveva visto, e come me cercava battaglia... Era uno che non fuggiva! Continuavo a pulire il vetro del collimatore, reso opaco dalla nebbia, più volte avevo messo l'occhio al cannocchiale, il dito sul grilletto della mia mitragliatrice, ma la visibilità era troppo scarsa, le nubi troppo spesse ed appena ci scorgevamo nella foschia, subito ci perdevamo nuovamente.

Quanto avrei pagato per avere un po' di visibilità...

Ma non mi arresi e giurai di rimanere sul posto finchè avessi avuto benzina. Provai la mia mitragliatrice ed i suoi colpi rapidi mi diedero fiducia e speranza.

Venisse solamente l'avversario, mi mostrasse solo per qualche secondo il suo fianco o la sua pancia, ed il colpo era fatto... Eccolo... Esce da una nube... lo vedo e non lo vedo... L'austriaco punta contro di me... Sta per sparare lui indubbiamente... Metto l'occhio al collimatore... Vedo e non vedo, ma la raffica della mia mitragliatrice parte e l'apparecchio mi viene quasi addosso... delineando chiara la sua sagoma a venti metri da me!... Credetti d'impazzire! Pensai di suicidarmi! Passandomi accanto avevo scorto sull'apparecchio il « cavallo rampante » di Baracca...! Picchiai a tutto motore verso il campo nella speranza che le ali mi partissero e non mi voltai, terrorizzato di vedere forse in fiamme l'apparecchio contro il quale avevo sparato... che non era austriaco ma italianissimo. Giunto al campo, Dio volle punirmi ancora di più della colpa commessa. Il megafono dei telefonisti annunciava che un apparecchio era precipitato in fiamme sull'Altipiano di Asiago... Credetti di impazzire! Uscito dalla mia carlinga, che avrei preferito fosse stata la mia cassa da morto, rimasi seduto per terra con la testa tra le mani, tremando.

Il mio attendente un somalo che avevo portato con me dall'Africa, vedendomi in quello stato pietoso mi portò un cognac e mi domandò: — « Padrone hai avuto combattimento? Sei tu che lo hai bruciato? ».

Lascio pensare, quali furono le sofferenze dell'animo mio ascoltando la voce del mio bravo negro, già testimonio di tante mie vittorie... Non risposi, tremavo veramente come un foglia!... Avevo ucciso il mio compagno, il mio Maestro, l'idolo di ogni cuore italiano: Fran-

cesco Baracca. Passarono altri dieci minuti durante i quali il mio cervello sembrava volesse scoppiare.

Ma perchè ho sparato? Perchè non ho guardato meglio? Perchè son partito in volo oggi? Perchè non mi sono gettato dall'apparecchio anch'io per morire? Perchè non mi sono voltato indietro per vedere se l'apparecchio sul quale avevo sparato e nel quale vi era il mio migliore amico, il mio più caro compagno precipitava o diventava preda delle fiamme? Ma a tutti questi perchè non sapevo rispondere e seduto per terra con la testa tra le mani, tremavo febbricitante e d'innanzi agli occhi chiusi mi passava e ripassava la terribile visione di un apparecchio in fiamme.

Ma il destino non voleva cosìl... Il mio errore era stato gravissimo, le sofferenze patite da me in quegli istanti terribili, inenarrabili... ma il destino non voleva così e Baracca quel giorno tornò al campo.

Quando lo vidi, non credevo ai miei occhi, non ebbi la forza di andargli incontro e fu Lui che dopo aver parlato di cose indifferenti con altre persone si avvicinò a me.

— Buon giorno Baracca — gli dissi — Hai visto qualche cosa?

— No, mi rispose...

— Ma come!... non hai visto neanche un apparecchio austriaco?

— No.

— Non hai incontrato neanche un apparecchio nostro?

— No.

— Ma pensa bene — insistevo io — non hai proprio visto nulla, non hai udito nulla?

— Nulla.

Ero dunque veramente impazzito io?!...

Oggi dopo tanti anni rivedo ancora il caro volto di Francesco Baracca sorridermi finalmente, lieto di scherzare, e sento ancora la sua voce naturale come sempre, dirmi con tranquillità:

— Caro Fulco, un'altra volta, se mi vuoi buttar giù, tira un paio di metri più a destra... Adesso andiamo a bere e non ne parliamo più...

Mi raccontò più tardi che egli aveva scambiato per un momento il mio per un apparecchio austriaco ed aveva fatto le stesse manovre che avevo fatto io. Alla fine, « come me » aveva deciso di attaccare a qualunque costo il nemico... Solamente all'ultimo momento Lui più calmo di me, si era accorto dell'errore e... non mi aveva sparato!

L'A TRENTUNESIMA VITTORIA

Venne tardi, ma tempestoso e freddissimo, l'inverno 1918. Per parecchi mesi Baracca è costretto ad attendere che le condizioni atmosferiche permettano una ripresa d'attività. Soltanto in maggio può dar conto delle sue imprese alla Madre:

4 maggio 1918.

E' rotto di nuovo l'incanto e si è aperta la nuova serie di vittorie che spero sia numerosa. Dopo 5 mesi ieri ho avuto uno scontro classico ed assai movimentato sul Piave; il 31° apparecchio nemico è andato giù in fiamme nel fiume.

Alle 11 ero già in crociera da un'ora col sergente Nardini; un apparecchio nemico ci era già passato sopra a 5000 metri proveniente da Treviso, senza averlo potuto raggiungere. Il movimento di apparecchi sulle linee era intenso. Ci imbattemmo in un pattuglione da caccia austriaco di 6 « Albatros »; avevamo il vantaggio della quota ed attaccammo respingendoli. Dopo cinque minuti altro pattuglione di 5 caccia nemici; ne attaccammo in scontri rapidi e brevi tre di essi per non essere sorpresi dagli altri; uno parve andasse giù e forse fu costretto ad

atterrare. Si ritirarono anche questi, e c'imbattemmo in un apparecchio da ricognizione, solo; attaccò il sergente Nardini che era più vicino, ma gli s'inceppò l'arma. Intervenni allora subito io, e dopo una scarica l' « Albatros » che si difendeva assai bene scese di 1000 metri ed aspettò di nuovo, accettando combattimento sulle Grave di Papadopoli.

Arrivai a gran velocità attaccando di nuovo di fianco e l'« Albatros » fece un rapidissimo dietro-front, ma i piloti dovevano già essere colpiti ed all'ultimo mio attacco a 1500 metri il nemico s'incendiò davanti alle nostre linee. Fu impossibile ricuperarlo perchè il terreno è battuto dall'artiglieria. Andai sul luogo, alla batteria di Beppe che ha seguito il mio combattimento. Il movimento aereo da qualche giorno è intenso e forse prelude a un'offensiva se il tempo continuerà ad esser bello. Forse non potrò muovermi.

Pochi giorni appresso, raggiunge la sua trentaduesima vittoria, sulla quale così riferisce:

22 maggio 1918.

Partito, in crociera col sergente D'Urso a quota di 4000 metri avvistai apparecchi nemici ad Est del Piave.

Vidi colpi antiaerei in direzione di Candelù.

Salii a 4600 metri dirigendomi contro.

Vidi un apparecchio da ricognizione scortato da 6 caccia dirigersi verso Cimadolmo a quota da 4000 a 4500 metri parallelamente al Piave.

Incrociai la formazione nemica passando più alto e puntai sul caccia nemico di estrema sinistra a quota superiore degli altri. Gli apparecchi nemici puntavano in tal momento verso Tezze di Cimadolmo; il caccia nemico non mi aveva veduto, mentre ritengo di essere stato avvistato dall'apparecchio da ricognizione che piegò verso l'interno. Picchiai sotto il caccia che trovavasi a quota di 4400 metri e cabrando quindi l'apparecchio gli feci una prima raffica dietro e sotto a 50 metri di distanza; vidi l'ala inferiore sinistra piegarsi ad angolo senza spezzarsi, interruppi un istante il fuoco, il caccia picchiò, ripresi il tiro standogli sopra a picco a 30 metri di distanza; vidi l'ala inferiore sinistra staccarsi dalla fusoliera e l'apparecchio precipitare sfasciandosi; perdutolo sotto le ali lo ritrovai subito e lo vidi continuare nella caduta incendiandosi e andare a cadere a Sud di Borgo Malanotte.

Fui protetto durante l'attacco alle spalle dal sergente D'Urso che mi seguì a brevissima distanza dandomi la sicurezza dall'attacco degli altri velivoli nemici.

Non vidi più gli altri apparecchi che si erano abbassati.

L'abbattimento avvenne alle ore 9,50 circa.

Abbassandomi sul luogo a 2500 metri fui fatto segno a violento fuoco antiaereo nemico.

LE ULTIME VITTORIE

In giugno la grande battaglia del Piave segna l'avvicinamento alla vittoria suprema. Su tutto il fronte si combatte con slancio superbo: le nostre truppe attingono il vertice del valore e dell'impeto. Violentissima è pure la battaglia aerea, con grandi masse di velivoli impegnate dall'una e dall'altra parte. Baracca sostiene, tra l'altro, un primo scontro il 15 giugno.

15 giugno 1918.

PRIMO SCONTRO

Partito alle ore 11 in crociera col sergente Aliperta, ho incrociato sul Piave. Alle ore 12,30 ad ovest di Saletto ho avvistato un « Albatros » nemico da ricognizione, lo attaccai risolutamente e dopo sparati 120 colpi circa di mitragliatrice, l'apparecchio s'incendiò capovolgendosi e frantumandosi prima di arrivare a terra. Ho avuto un inceppamento di mitragliatrice. Dopo di aver abbattuto il primo che gettava bombe sulle nostre truppe, scorsi l'altro apparecchio che attaccai, ma le armi si incepparono entrambe e non ebbi tempo di disinceppparle per-

chè il nemico picchiava sul Piave ed era già a 300 metri d'altezza.

Il sergente Aliperta attaccava contemporaneamente un altro apparecchio avversario.

Uno scontro successivo, nello stesso giorno:

SECONDO SCONTRO

Alle 12,45 avvistai un altro apparecchio da ricognizione in direzione di San Biagio. L'attaccai alla quota di 800 metri circa, di fianco e di coda. Dopo una raffica di circa 100 colpi cadde nelle nostre linee rovesciandosi e restando intatto a nord di San Biagio di Callalto. Durante il combattimento il sergente Aliperta mi coadiuvò tagliando al nemico la via di ritirata.

L'apparecchio faceva parte d'un pattuglione di 25 caccia nemici che navigavano a 1200 metri di quota: inseguirono i nostri apparecchi quindi fecero ritorno alle loro linee.

Fatto segno ad intenso fuoco di mitragliatrici da terra, ebbi l'apparecchio colpito da una palla nel timone di direzione.

Due battaglie e due vittorie. Baracca ha ormai abbattuto trentaquattro apparecchi nemici.

UNA laconica cartolina che la posta recapita nella vecchia casa di Lugo, alla Madre che consuma i giorni nell'attesa e nella speranza, dice:

23 maggio 1918.

Ieri alle 9,50 ho abbattuto il mio 32° apparecchio nemico, un caccia che faceva parte di una pattuglia di 6 apparecchi. E' caduto in fiamme a Borgo Malanotte, oltre il Piave, in direzione delle Grave di Papadopoli. Non ho tempo di scrivere a lungo. Un bacio a te ed a papà.

Brevi parole, ed Ella è assuefatta ai lunghi scritti, affettuosi e minuziosi. Incomincia così; da una ansietà improvvisa che sa di presagio, quell'attesa che non avrà mai termine. Quando saprà che l'Eroe è scomparso nella battaglia, non vorrà convincersi dell'irreparabile. Ma con la Madre che sa la forte tempra del suo figliolo, e lo crede prodigiosamente affrancato da ogni rischio mortale in virtù delle prove superate, tutta la Nazione trepida. Gli uo-

mini d'arme, nelle trincee, sulle navi, nei campi d'aviazione, e i civili nelle vie e nelle piane, tutto il popolo d'Italia, ammiratore schietto degli eroismi individuali, fanno voti per la salvezza del cavaliere alato. Cinque giorni durerà l'incertezza.

L'offensiva austriaca contro il Montello, dopo sanguinose alternative, sta per essere definitivamente schiantata. Bisogna intensificare lo sforzo. La 91ª Squadriglia è sempre in linea: compie ricognizioni, appronta combattimenti, colpisce dall'alto i nemici. Il 19 giugno arriva al campo un alto ufficiale che impartisce a Baracca ordini perentori. Ore 18: si parte. L'obiettivo è quello di mitragliare le fanterie nemiche nelle trincee. Questa operazione implica una somma immensa di pericoli per gli aviatori, esposti al tiro dei fucili e delle mitragliatrici da terra.

E gli aviatori della 91ª sono tutti assi: cacciatori invitti di velivoli. Ma gli ordini sono ordini. Ed è la quarta volta nello stesso giorno che parte in volo.

Baracca comanda, ed è in testa. Si dirige verso il Montello, s'abbassa a 150 metri. I suoi compagni lo seguono, poi s'irradiano nella fosca atmosfera della battaglia. Vicinissimo a quello di Baracca è l'apparecchio di Osnaghi. Baracca rotea sulle masse nemiche di cui formicolano le boscaglie di Nervesa. Spara, scompiglia col piombo a raffiche le schiere sottostanti.

Da terra le mitragliatrici rispondono acceleratamente con pallottole incendiarie. Un nembo di fuoco s'avventa contro il velivolo dell'Eroe, che ad un tratto s'impenna,

rosseggia, avvampa, precipita come una meteora. Con uno schianto rapido si sfascia sul terreno del combattimento.

Da poco più di cinquecento metri, i fanti italiani col calare delle ombre scorgono il rogo che arde, sulle pendici meridionali del Montello. Dura quasi tutta la notte. E invano si tenta di raggiungere; le mitragliatrici nemiche spazzano furiosamente il terreno. Baracca, è là! Così esclamano i combattenti nostri, impotenti a recargli soccorso. Ma forse è salvo, forse è soltanto ferito...

Al campo della 91ª, uno ad uno tornano i piloti. Il comandante manca. Osnaghi narra quello che sa. Nessuno è pago, nessuno vuol leggere negli occhi dell'altro l'inesorabile svanire d'ogni speranza. Baracca caduto? L'invulnerabile? Lo sterminatore dell'aria?

Le ore suonano tristi e lente. Alla mensa della squadriglia, tra gli aviatori muti, c'è un posto vuoto; quello di Lui, sotto i trofei delle sue vittorie.

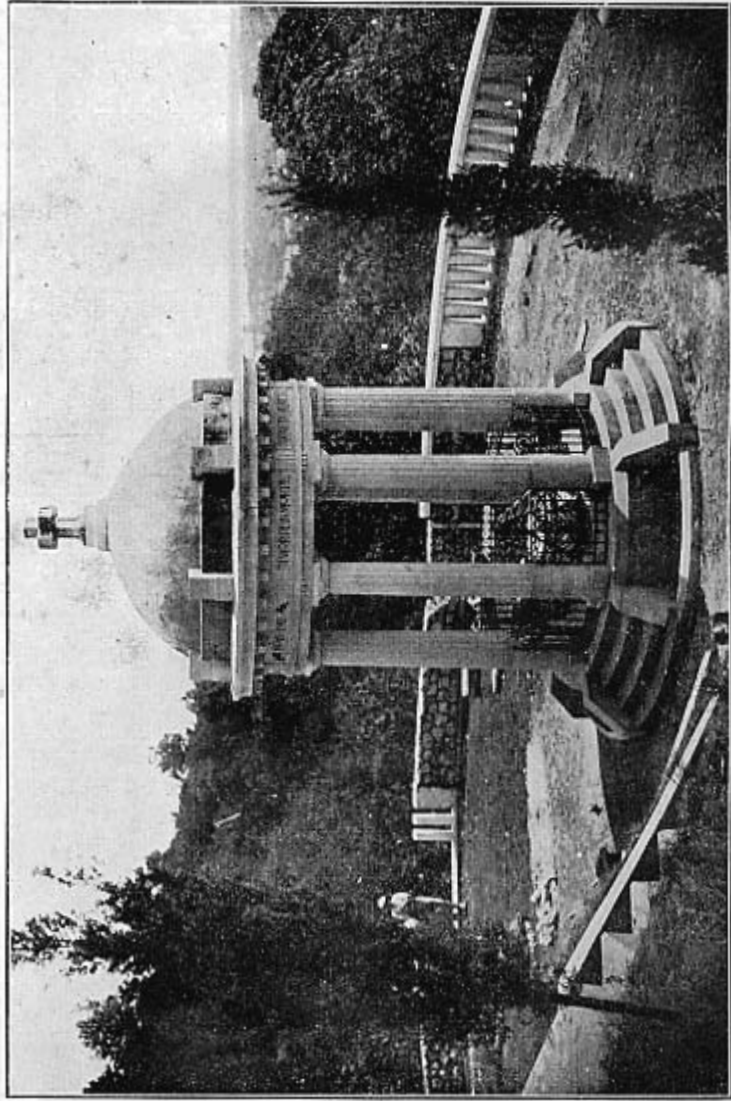
Il bollettino Diaz intanto annuncia: « Il valoroso maggiore Baracca, che aveva raggiunto la sua 34ª vittoria aerea, il giorno 19 corrente non ha fatto più ritorno da un eroico volo di guerra ».

Il Re, ai genitori angosciati, telegrafa:

« *Ho molto sperato e vorrei ancora sperare che non abbiano conferma le notizie pubblicate sul valoroso maggiore Baracca. Nell'ansia dell'attesa dolorosa desidero esprimere a lei ed ai suoi i voti miei più vivi perchè la sorte del suo eroico figlio sia la più propizia* ».

Dopo cinque giorni, i tenenti Ranza e Osnaghi e il

giornalista Garinei possono raggiungere il luogo dell'olocausto, ove, con la fiamma, salì al cielo degli eroi l'anima intrepida dell'asso degli assi. Fu rimosso il groviglio dei rottami.

« Le ali ed il fusto — scrisse il Garinei — sono carbonizzati, il motore e la mitragliatrice sono infissi profondamente al suolo; il serbatoio della benzina presenta due fori, quelli delle pallottole incendiarie adoperate dal fante che lo ha colpito. Tutto il resto è un informe cumulo di ferri arsi o spezzati. Nessun austriaco si è portato più in là di quel burrone scosceso; e la salma del povero Baracca nella morte tragica ha riposato tranquilla per 5 lunghe giornate. A conferma che gli austriaci mai si sono avvicinati alla Sua salma sta il fatto che la tessera e le carte rinvenute nel suo portafoglio sono intatte. Egli aveva pure ancora al polso l'orologio vinto nel concorso Ippico di Roma nel 1911. Distese le candide lenzuola sulla terra arsa ci adoperammo per rimuovere il cadavere. Gli austriaci dovevano aver forse dalle loro linee notato il nostro aggruppamento sul terreno scoperto; poichè tre colpi di medio calibro passarono sibilando sui rottami del velivolo ed andarono a cadere assai lontano al di là dell'Abbazia di Nervesa. Avvolto nelle lenzuola, adagiato su una barella da campo il cadavere di Baracca fu preso a spalla da due soldati di artiglieria e avviato per un camminamento. Là ove è stato raccolto fu lasciato per segno una croce coi resti del velivolo. Discendemmo così verso la strada di Bavaria, mesti e commossi dietro la salma dell'Eroe... ».

IL SACELLO ERETTO NEL PUNTO OVE CADDE BARACCA

27 giugno. — Quinto di Treviso. Si snoda lento per la grande strada del paese il corteo che accompagna la salma di Francesco Baracca. Ci sono le corone del Re, dei Principi, dei Ministri. Ci sono i generali, i rappresentanti di tutte le Armi, delle Missioni militari Alleate. Intorno al feretro, collocato sopra una carretta da battaglione e avvolto nella bandiera, si stringono gli aviatori, tutti gli aviatori liberi dal servizio, venuti da ogni campo, italiani, inglesi, francesi. Ma più vicini alla esamine spoglia, come lo furono nell'ardire e nella gloria, gli uomini della 91ª.

E il popolo. Dalle finestre pendono drappi neri, e tutta la gente piange; i borghesi, i contadini, le donne seguono il corteo. Sulla bara scendono i bei fiori di campo, freschi come il sentimento di chi li dona.

Prima che nella quiete del cimitero campagnolo posino i resti dell'Eroe, lo spirito della Patria squilla e vibra nel memore attestato di gratitudine con le parole di Gabriele d'Annunzio:

« Absorpta est mors in victoria ».

Sul feretro di Francesco Baracca.

Miei compagni, aviatori, alte parole furono dette. Il cordoglio ebbe la voce grave del Principe e dei nostri Capi. Ma, come avete udito dalla fierezza del primo citta-

dino di Lugo e appreso dal coraggioso lutto dei consanguinei, non vuol pianto nè rimpianto questo celere uccisore e distruttore che fu tra i più maschi generati dalla matrice ferrigna dove si stampa il meglio della gente di Romagna. Non vuol essere piamente lacrimato ma vendicato potentemente.

Per noi era tutto un'ala di guerra, cuore e motore, tendini e tiranti, ossa e cèntine, sangue ed essenza, animo e fuoco, tutto una volontà di battaglia, uomo e congegno. L'ala s'è rotta e arsa, il corpo s'è rotto e arso. Ma chi oggi è più alato di lui? Ditemelo. Chi oggi è più alato e alto di lui? Ditemelo.

Non era se non un punto nel cielo immenso, non era se non una vibrazione invisibile nell'azzurro infinito. Ed ora è per noi tutto nel cielo, è per noi tutto l'azzurro. Il suo spirito è un dèmone di vittoria. S'è sprigionato dalla carne e dal legno, dalla tela e dalla pelle, dalle ossa e dall'acciaio. La sua volontà di vincere, che era d'uomo contro uomo, per infondersi in tutti gli uomini combattenti della sua razza, ha preso a propagatrice la morte. Così, incorporeo, nell'ora santa in cui le sorti erano per volgersi, egli volò su la fronte di tutte le nostre armate, traversò l'intera battaglia profondo come il brivido e splendido come la folgore.

Aveva vinto trentaquattro avversarii; ed ecco vinceva gli eserciti! La sua gloria non era più un numero, era un'ala innumerevole ed unanime sopra l'Italia trionfante.

E c'è chi si rammarica che a lui prima di cadere, sia mancata la gioia della grande novella? Era egli stesso il messaggero della novella, ai vivi e ai morti.

La sua bocca taceva piena di sangue nero, tra sassi e sterpi? Ma il suo grido slargava la bocca di tutti i combattenti.

In ciascuno di noi egli ha combattuto con tutte le sue forze moltiplicate di là dall'umano. Per mirar giusto, abbiamo avuto il suo occhio infallibile nel nostro occhio, il suo pugno fermo nel nostro pugno. L'altra sera, la sera del soltizio che è per noi italiani una sorta di festa solare e segna questa volta il culmine della luce di Roma, quando ci fu annunziata la trasfigurazione e l'ascensione di Francesco Baracca il vittorioso, là, in un campo litoraneo, mentre i nostri uomini caricavano di bombe i nostri apparecchi, io dissi ai miei compagni che bene gli antichi nostri celebravano i funerali degli eroi con giochi funebri. E, per celebrare l'eroe nostro col solo rito degno di lui, io li condussi a un funebre gioco di guerra. Ritornammo e partimmo di nuovo, e ancora ritornammo e ripartimmo, finchè la notte non fu consunta.

Egli era in noi, egli combatteva in noi, egli perseverava in noi, su quel fiume di nostra vita, lampeggiante come una riviera celeste. Oggi, domani, sempre, com'è con noi, sarà in noi, combatterà in noi, in noi resisterà, come dice la nostra preghiera. « Non fino all'ultima goccia del nostro sangue ma fino all'ultimo granello della nostra cenere ».

O compagni, oggi per lui la nostra anima è colma di

bellezza come il nostro cielo è pieno di presagi. Perchè da una fredda spoglia chiusa fra quattro tavole d'abete, più stretta che fra gli ordegni della fusoliera, sorge una potenza di creazione che supera ogni verbo? Nessun cantico di grazie, nessuna ode trionfale, nessuna musica solenne eguaglia in sublimità tanto silenzio.

« Di morte in morte, di meta in meta, di vittoria in vittoria ». Così comincia il suo inno senza lira. Così principia il salmo di questo re.

Dinanzi a questo re immortale, per rispondere alla sua umana e sovrumana speranza, noi vogliamo salutare, sia noto o sia ignoto, il giovine successore della sua regalità.

LE VITTORIE DI BARACCA

1	MEDEUZZA	7 aprile	'16 —
2	GORIZIA	15 maggio	'16 —
3	BIGLIA	23 agosto	'16 —
4	CAPORETTO	16 settembre	'16 —
5	TOLMEZZO	25 novembre	'16 —
6	CASTAGNEVIZZA	1 gennaio	'17 —
7	OZZANO	11 febbraio	'17 —
8	MERNA	23 marzo	'17 —
9	GRADISCA	26 aprile	'17 —
10	VERTOIBA	10 maggio	'17 —
11	M. CORADA	13 maggio	'17 —
12	PLAVA	20 maggio	'17 —
13	N. E. di PLAVA	3 giugno	'17 —
14	CARSO	7 luglio	'17 —
15	PODGORA	31 luglio	'17 —
16	WOCH. FOISTRITZ	3 agosto	'17 —
17	N. E. di SELO	19 agosto	'17 —
18	ZAGORIE.	1 settembre	'17 —
19	SAN GABRIELE	6 settembre	'17 —
20	SABOTINO	21 ottobre	'17 —
21	VOLNICK	21 ottobre	'17 —
22	BAINSIZZA	25 ottobre	'17 —
23	CLABUZZARO	26 ottobre	'17 —
24	CANALAZZO.	26 ottobre	'17 —

25	PORTOGRUARO	4 novembre	'17 —
26	SACILE	6 novembre	'17 —
27	CONEGLIANO	7 novembre	'17 —
28	ISTRANA.	15 novembre	'17 —
29	FALZE' DI PIAVE	23 novembre	'17 —
30	M. KABERLABA	7 dicembre	'17 —
31	SALETTUOL.	3 maggio	'18 —
32	GRAVE di PAPADOPOLI . .	22 maggio	'18 —
33	MONTELLO	16 giugno	'18 —
34	S. BIAGIO di CALL.	16 giugno	'18 —

L'ALTO ELOGIO DEL DUCA D'AOSTA, COMANDANTE DELLA III ARMATA, DELL'ALA GUERRIERA DI BARACCA

....20-V-1918 —

(ore 25)

Caro Maggiore —

A Lei, primo pilota aereo d'Italia, nell'ora in cui le Sue magnifiche virtù ricevono il più alto riconoscimento, il più ambito premio, la più solenne consacrazione, sono veramente lieto di inviare il mio saluto di lo-

mandante —

gli aspri combattimenti, gli ardimenti mortali, i pericoli diuturni; devono essere ben cari oggi nella memoria per l'eccelsa ricompensa che li corona additandola all'ammirazione ed alla riconoscenza della Patria — E perchè essa sarà stimolo a nuove prove e maggiori cimenti, in questi l'accompagni sempre il fervido augurio di fortuna del comandante di quella 3ª Armata, che nelle sue istorie ha scritto di Lei una delle più gloriose avanguardie dell'arca! —

Cordialmente Suo = E. F. di Savoia

MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE

Primo pilota da caccia in Italia, campione indiscusso di abilità e di coraggio, sublime affermazione delle virtù italiane di slancio e di audacia, temprato in sessantatrè combattimenti, ha già abbattuto trenta velivoli nemici, undici dei quali durante le più recenti operazioni. Negli ultimi scontri tornò due volte col proprio apparecchio gravemente colpito e danneggiato da projettili di mitragliatrice. — Cielo dell'Isonzo, della Carnia, del Friuli, del Veneto, degli Altipiani: 25 *novembre* 1916, 11 *febbraio,* 22-25-26 *ottobre,* 6-7-15-22 *novembre,* 7 *dicembre* 1917.

MEDAGLIE D'ARGENTO AL VALOR MILITARE

Nell'occasione d'una incursione aerea nemica, addetto al pilotaggio d'un aeroplano da caccia, con mirabile sprezzo del pericolo, arditamente affrontava un potente aeroplano nemico e, dando prova di alta perizia aviatoria e di grande sangue freddo, ripetutamente lo colpiva col fuoco della propria mitragliatrice fino a causarne la discesa precipitosa nelle nostre linee. Per impedire che gli aviatori nemici distruggessero l'apparecchio appena atterrato, discendeva anch'egli precipitosamente, raggiungendo lo scopo e concorrendo alla pronta cattura dei prigionieri. — Cielo di Medeuzza, 7 *aprile* 1916.

Pilota aviatore addetto ad una squadriglia da caccia, con sereno sprezzo di ogni pericolo e grande sangue freddo, dando prova di molta perizia aviatoria, affrontava potenti aeroplani nemici, concorrendo molto efficacemente, con altro apparecchio da caccia, a determinare la caduta precipitosa di due velivoli avversari: l'uno in territorio nemico fra Bucovina e Ranziano, l'altro entro le nostre linee a Creda, presso Caporetto. — Cielo di Gorizia, 23 *agosto* 1916, *cielo di Caporetto,* 16 *settembre* 1916.

Pilota aviatore addetto a una squadriglia da caccia, con sereno sprezzo d'ogni pericolo e grande sangue freddo, dando prova di rara perizia aviatoria, affrontava un potente e bene armato aeroplano nemico, riuscendo, con ben diretto fuoco di mitragliatrice, a determinarne la caduta in territorio nazionale. Già distintosi in altro fiero combattimento aereo sostenuto nel cielo di Tolmezzo il 25 *novembre* 1916, *combattimento che ebbe per risultato l'abbattimento dell'avversario. — Cielo di Udine,* 11 *febbraio* 1917.

MEDAGLIA DI BRONZO AL VALOR MILITARE

Informato con altri aviatori che un aeroplano nemico volteggiava con insistenza sopra Monte Stol e Monte Stariski per regolare il tiro delle proprie batterie, montato su un velivolo da caccia arditamente affrontava l'apparecchio avversario che strenuamente si difese con una mitragliatrice e con un fucile a tiro rapido, e dopo una brillante e pericolosa lotta concorreva ad abbatterlo rimanendo ucciso l'ufficiale osservatore e ferito mortalmente il pilota. — Monte Stariski, 16 *settembre* 1916.

UFFICIALE ORDINE MILITARE DI SAVOIA

Pilota di meriti eccezionali, già decorato di tre medaglie al valore, costantemente dedica l'assidua opera sua alla riuscita di brillanti azioni aeree. Il 26 aprile 1917 in fiero ed accanito combattimento con rara abilità e sommo disprezzo del pericolo, abbatteva un nuovo apparecchio nemico, conseguendo così la sua ottava vittoria. — Cielo Carsico, 26 aprile 1917.

Baracca era pure insignito delle seguenti decorazioni al valore degli Stati Alleati:

CROCE DI GUERRA FRANCESE CON PALME
CROCE MILITARE BRITANNICA
CROCE DI UFFICIALE DELLA CORONA BELGA
MEDAGLIA AL VALORE SERBA